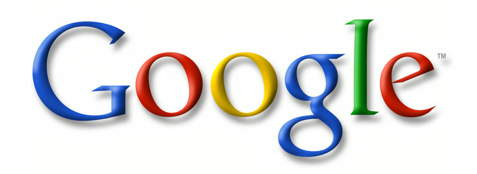
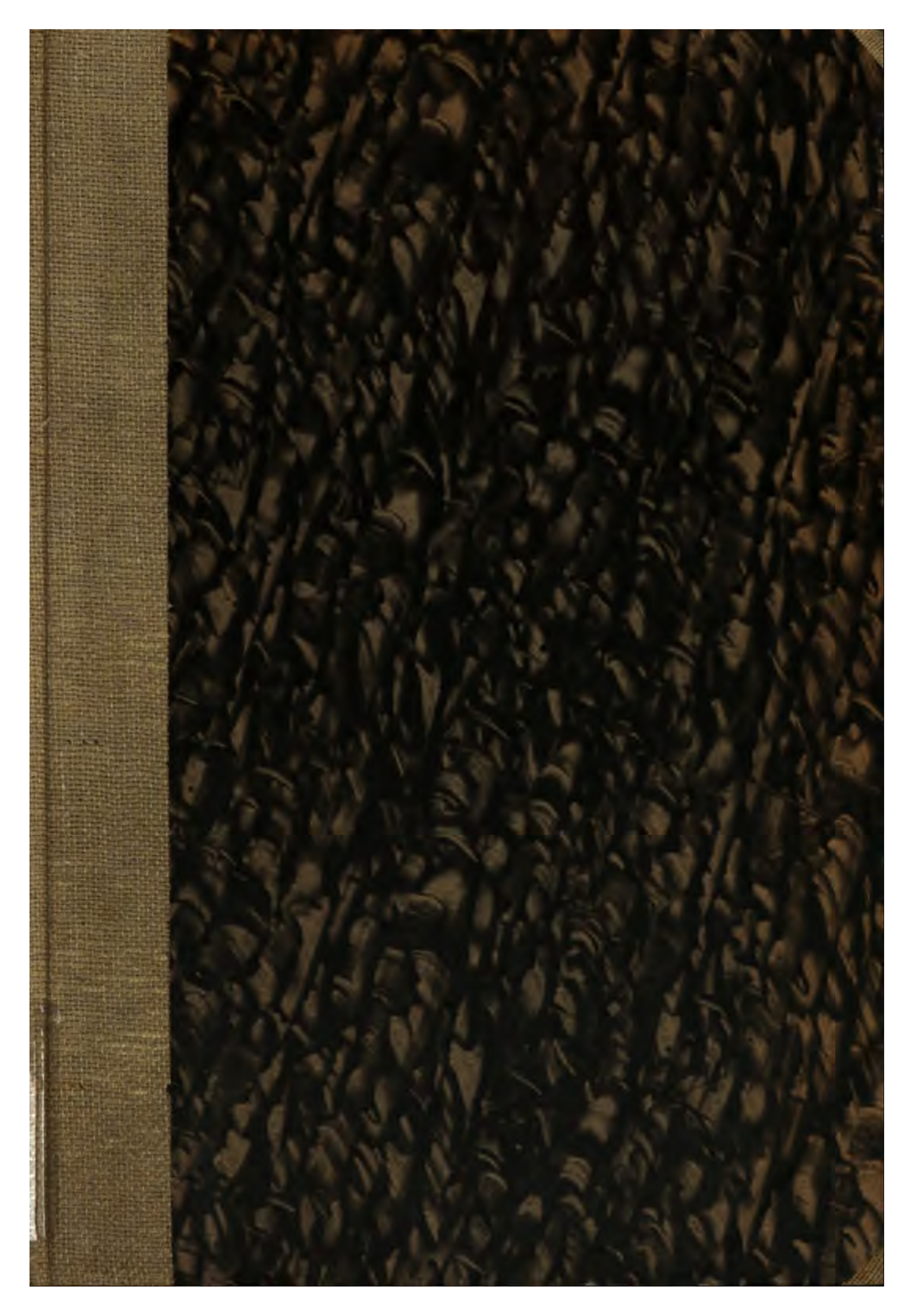




DAS

INTERNATIONALE SEERECHT.

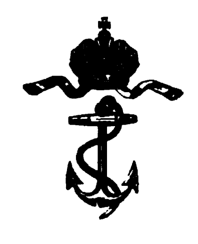
EIN

HANDBUCH FÜR DEN K. U. K. SEEOFFICIER

VON

FERDINAND RITTER VON ATTLMAYR
K. U. K. REGIERUNGSRATH I/P.

I. BAND.



IN COMMISSION BEI CARL GEROLD'S SOHN
BUCHHÄNDLER DER KAISERLICHEN AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN
WIEN, I., Barbaragasse 2.

1903.

Vorwort.

In der Einleitung des vorliegenden Werkes wird, nach einem Überblicke über die verschiedenen Rechtssphären, jener des Völkerrechtes eine eingehende Darstellung gewidmet, indem die Grundsätze und Regeln desselben mit Berücksichtigung der Bestrebungen, welche sich in neuester Zeit mit Erfolg auf diesem Gebiete geltend machen, eine möglichst kurz gefasste Erklärung erfahren.

Dies erschien zweckmäßig, um den Leser mit dem gegenwärtigen Stande des Völkerrechtes bekanntzumachen, da ja das internationale Seerecht einen Theil desselben bildet, um so gewissermaßen auf dieses vorzubereiten.

Bei Verfassung der Einleitung dienten Bluntschlis „Das moderne Völkerrecht (1868)", das Werk von Lawrence „Principles of International Law (1898)" und Professor Ullmanns „Völkerrecht (1898)" als Richtschnur.

Bei Behandlung des internationalen Seerechtes musste zunächst die Bestimmung und der Zweck des Werkes als Handbuch für den k. u. k. Seeofficier beachtet werden. Es wurden demnach vornehmlich, wenn auch nicht ausschließlich, Werke als Quellen benützt, die von namhaften Autoren herrühren, welche zugleich mit dem seerechtlichen Unterrichte an kriegsmaritimen Lehranstalten betraut waren. Solche Werke sind: das vorerwähnte Werk von Lawrence, Snows Werk „Lectures delivered at the Naval War College (1895)" und das „Internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart (1903)" von Perels. Letzteres beruht auf den Vorträgen seines Verfassers an der kaiserl. deutschen Marine-Akademie.

Die Beilagen — officielle Acten und Auszüge aus solchen — welche zur Erhärtung und Erläuterung einzelner Partien des Völkerrechtes dienen, sind in einem zweiten Bande gesammelt. Dieselben sind in der Reihenfolge angeordnet, wie die Artikel des ersten Bandes, zu welchen sie gehören, nacheinander folgen.

Am Schlusse der Beilagen ist ein Verzeichnis der gegenwärtig bestehenden Handels- und Schiffahrts-Verträge, der Übereinkommen betreffs Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute und der Auslieferungs-Verträge angefügt, welche Österreich-Ungarn mit anderen Seestaaten eingegangen ist.

Ein Anhang über das Privat-Seerecht wird, sobald die in Ausarbeitung befindlichen Normen und Vorschriften für die Handelsmarine Gesetzeskraft erlangt haben, folgen.

Ich fühle mich verpflichtet, Herrn Professor Dr. Heinrich Lammasch für die gütige Übernahme der Durchsicht und Begutachtung des „Internationalen Seerechtes“ meinen verbindlichsten Dank auszusprechen. Ich kann es weiters nicht unterlassen, Herrn Contre-Admiral Leopold Ritter von Jedina für die Unterstützung, welche er mir bei Verfassung des Werkes angedeihen ließ, sowie Herrn Fregatten-Capitän Friedrich Grinzenberger für seine Mitwirkung bei Fertigstellung desselben meinen herzlichsten Dank auszudrücken.

Schließlich kann ich nicht umhin, Herrn Consul Arthur Freiherrn von Hammer-Purgstall für die Überlassung zahlreicher einschlägiger Fachwerke aus seiner Privat-Bibliothek meine Erkenntlichkeit zum Ausdrucke zu bringen.

Ferdinand Ritter von Attlmayr.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

Die wichtigsten allgemeinen Rechtssphären.

Wesen und Quellen des Völkerrechts.

Die Grundlehren und Regeln des Völkerrechts.

1. Staat und Staatshoheit. — Einheitsstaaten. — Zusammengesetzte Staaten. — Verhältnis der Staaten zueinander.

Seite

2. Die Staatshoheit im Verhältnis zum Lande.

3. Die Staatshoheit im Verhältnis zu Personen.

4. Die völkerrechtlichen Organe.

Seite

5. Über Staatsverträge.

Das internationale Seerecht in Friedenszeiten.

I. Die Freiheit des Meeres. — Küstenmeer (Territorialmeer), Küstengewässer (Territorialgewässer).

II. Nothwendigkeit der Staatsangehörigkeit der Schiffe. — Die Schiffspapiere.

III. Verlust der Staatsangehörigkeit durch Seeraub. — Sclavenhandel. — Die Kriegsschiffe als die völkerrechtlichen Sicherheits-Organe auf offenem Meere.

IV. Die Jurisdictions-Verhältnisse der Schiffe außerhalb der heimatlichen Gewässer.

V. Das Seeceremoniell.

VI. Mittel des völkerrechtlichen Rechts- und Interessenschutzes mit Vermeidung des Krieges. (Die internationalen Ausgleichs- und Zwangsmittel.)

Das internationale Seerecht in Kriegszeiten.

Kriegs-Seerecht.

III. Die Besonderheiten (Eigenthümlichkeiten) des Kriegsrechtes zur See.

IV. Kriegs-Contrebande.

V. Blockade (Blocus).

VI. Das Durchsuchungsrecht und dessen Ausübung. Über Behandlung der Prisen. Prisengerichte.

VII. Neutralität.

Benützte Werke völker- und seerechtlichen Inhaltes.

Prof. Dr. J. C. Bluntschli: „Das moderne Völkerrecht der civilisierten Staaten“, Nördlingen, 1868.

Dr. G. Ullmann, Professor an der Universität München: „Völkerrecht“. Freiburg i. B., Leipzig und Tübingen, 1898.

F. Perels, Geheimer Admiralitätsrath: „Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart“, Berlin, 1903. — „Auslieferung desertierter Schiffsmannschaften“. Berlin, 1883.

T. J. Lawrence, Associate of the Institute of International Law etc., Lecturer in Maritime Law at the Royal Naval College Greenwich: „The Principles of International Law“. London, 1898.

Freeman Snow, Late Instructor in International Law in Harvard University; „International Law“. Lectures delivered at the Naval War College. — Prepared and arranged for publication by Direction of the Honor. R. A. Herbert, Secretary of the Navy, by Commander Charles H. Stokton, U. S. N., Washington, 1895.

Jan Helenus Fergusson, Minister of the Netherlands in China, formerly of the Netherlands Royal Navy and Colonial Service: „Manual of international law for the use of Navies, Colonies and Consulates“. London, Hague, Honkong, 1884.

Sir Sherston Baker, Associate of the Institute de droit international: „Hallecks International Law“. „Rules regulating the intercourse of states in peace and war“. Thoroughly revised and in many parts rewritten. London, 1893.

M. Theodore Ortolan, Capitaine de Frégate: „Régles internationales et Diplomatie de la Mer“. Paris 1856.

E. Rosse, Sous-Commissaire de la Marine. „Du Droit de la Force“. Guide International du Commandant de Bâtiment de Guerre. Paris 1891.

Ministerium des Äußeren der Niederlande. „Conférence Internationale de la Paix. La Haye 18. Mai bis 29. Juli 1899.

Einleitung.

Die wichtigsten allgemeinen Rechtssphären.

Wesen und Quellen des Völkerrechts.

Die Gliederung der menschlichen Gesellschaft, hieraus sich ergebende Rechtssphären.

Bedingung für den Bestand der menschlichen Gesellschaft ist es, dass die Verhältnisse zwischen den Gliedern derselben rechtlich geordnet seien. Als solche Glieder kommen die Einzelmenschen und die von diesen gebildeten, mannigfachen, großen und kleinen Gemeinwesen in Betracht, welche für sich als Gesammtheiten juristische Personen, d. h. Wesen darstellen, welche Rechte zu erwerben, zu behaupten und Verpflichtungen auf sich zu nehmen fähig sind.

Unter diesen Gemeinwesen gibt es solche, welche bezüglich ihrer inneren wie äußeren Angelegenheiten selbständig sind; solche, welche in ihren äußeren Beziehungen gebunden sind; endlich Gemeinwesen, welche sich in ein anderes größeres Gemeinwesen einfügen, dem sie in ihren inneren und äußeren Angelegenheiten unterstehen.

Die Staaten sind Gemeinwesen der ersten oder zweiten Art; zu der letzterwähnten Art gehören die in ihrer Selbständigkeit durch die Staatshoheit mehr oder minder beschränkten Gemeinwesen, wie die verschiedenen größeren und kleineren Gemeindeverbände, Corporationen, Gesellschaften u. s. w.

Dem Obigen gemäß sind zwei Hauptgruppen von Rechtssphären zu unterscheiden, insofern die Rechtsverhältnisse der Einzelmenschen und jene der mit voller oder beschränkter Autonomie ausgerüsteten Gemeinwesen je eine besondere Ordnung fordern.

Es ist daher zu unterscheiden:

Privatrecht.

1. „Das Privatrecht (bürgerliches Recht, Civilrecht), welches die Rechtssätze umfasst, die sich auf die Rechts-

verhältnisse der Menschen als Einzelner zu einander beziehen." [1])

Privatseerecht.

Auf maritime Rechtsverhältnisse übertragen, ist das Privatseerecht „der Inbegriff aller jener Normen, welche sich auf die Rechtsverhältnisse der an der Seeschiffahrt betheiligten Personen aus Ursache dieser Betheiligung beziehen."

Öffentliches Recht.

2. „Das öffentliche Recht — das Recht der öffentlichen Gewalten — welches die Rechtsverhältnisse der gewissen Zwecken dienenden Gesammtheiten (Reich, Staat, Gemeinde, Kirche) gegen einander und gegenüber ihren Gliedern bestimmt."

In den Bereich des „öffentlichen Rechtes" gehören: das Staatsrecht und das Völkerrecht.

Staatsrecht.

„Das Staastrecht ist der Inbegriff der für den Staat (Reich) geltenden, seine Verfassung und Regierung betreffenden Normen."

Es ordnet hiemit auch die Rechtsverhältnisse der Staatsgewalt zu deren Untergebenen.

Staatsseerecht.

Insofern das Staatsrecht die maritimen Rechtsverhältnisse innerhalb des Staates regelt, heißt es Staatsseerecht, nationales Seerecht.

Völkerrecht.

„Das Völkerrecht — das internationale Recht — umfasst die Grundsätze und Regeln, welche das Verhalten der unabhängigen Staaten in ihren Beziehungen zu einander bestimmen." [2])

Theil des Völkerrechts ist das Völkerseerecht — das internationale Seerecht.

Völkerseerecht.

Dasselbe begreift die Grundsätze und Regeln, welche im maritimen Völkerverkehr als Rechtsnormen gelten.

Wesen des Völkerrechtes.

Während das Staatsrecht auf Gesetzen beruht, welche eine höhere Gewalt gibt und deren Beobachtung von dieser überwacht wird, kann im Völkerrecht, da es über den Staaten keine gesetzgebende Macht gibt, nur das freie, stillschweigende

---

[1]) Internationales Privatrecht heißt jener Theil des Privatrechtes, welcher die Grundsätze lehrt, die maßgebend sind bei Beurtheilung der Frage, ob auf einen Rechtsfall des Privatrechtes das Recht des einen oder des anderen Staates anzuwenden ist.

[2]) Zum Unterschied vom internationalen Privatrecht wird oft die Bezeichnung „öffentliches" internationales Recht gebraucht.

oder ausdrückliche Übereinkommen Geltung haben, wie es sich im Laufe der Zeiten infolge der fortschreitenden Cultur und der mehr und mehr allseits reifenden Erkenntnis gemeinsamer Interessen als natürliches Bedürfnis erwiesen hat.

Je mehr diese Erkenntnis und mit ihr das Gemeinbewusstsein der Menschheit an Klarheit und Kraft gewinnt, nimmt auch das Völkerrecht an Inhalt und Bedeutung zu. Es kann daher von einem Völkerrecht nur bei culturell vorgeschrittenen Völkern die Rede sein, und wenn dasselbe auch nicht auf die christlichen Staaten beschränkt ist, so setzt es doch in den äußeren Beziehungen der nicht christlichen Staaten Anschauungen und Tendenzen voraus, welche jenen der christlichen Staaten analoge sind.

Ein Völkerrecht im modernen Sinne besteht erst seit dem 16. Jahrhundert.

Die Wissenschaft ist es, die das moderne Völkerrecht begründet hat; der Wissenschaft folgte sodann die staatsmännische Praxis, welche die Pflege und Erweiterung des Völkerrechtes übernahm. Historischer Rückblick.

Im Alterthum gab es völkerrechtliche Beziehungen nur zwischen verwandten, auf höherer Culturstufe stehenden Stämmen; so zwischen den hellenischen, später zwischen den italischen Stämmen. Unter der Weltherrschaft der römischen Imperatoren konnte ein Völkerrecht keine Bedeutung haben, und als diese Weltherrschaft fiel, trat der Versuch zur Herstellung einer solchen durch die Aufrichtung eines römisch-deutschen Kaiserthums an die Stelle, während neben diesem sich das Papstthum als Rivale erhob.

Erst mit der Zeit, als sich aus den wirren mittelalterlichen Zuständen eine Anzahl mehr minder consolidierter selbständiger Staaten entwickelte, von denen jeder für sich auf seinem Gebiete die oberste Gewalt — Souveränität — beanspruchte, dafür aber auch den andern Staaten gegenüber eine gewisse Verantwortung für dasjenige übernahm, was auf seinem Gebiete sich ereignete, begann ein Völkerrecht im modernen Sinne des Wortes — d. h. ein Völkerrecht, das gleichgestellte Staaten anerkennt — sich Geltung zu verschaffen.

Der Natur des Völkerrechtes entsprechend sind dessen Quellen im Gewohnheitsrechte — Observanzen —, wie Quellen des Völkerrechts.

es sich, so zu sagen, als Naturnothwendigkeit aufgedrängt oder infolge dauernd wirkender Umstände herausgebildet hat, und in den Grundsätzen zu suchen, welche von den civilisierten Staaten (wenigstens in der entscheidenden Mehrzahl oder doch von den mächtigsten) als maßgebend in Verträgen und Declarationen anerkannt worden sind. Als Quellen des internationalen Rechtes werden häufig die Werke der großen Völkerrechtslehrer angeführt. Und in der That sind es diese gewesen, welche den Anstoß zur Reform, vielmehr zur Schaffung des Völkerrechts gegeben haben.

Hugo Grotius (Hugo de Groot) war mit seinem Werke „De jure belli ac pacis“ (1625) der Bahnbrecher! Es ist daher nicht unzutreffend, die gedachten Werke unter die Quellen des Völkerrechtes zu zählen; denn in ihnen ist thatsächlich der Ursprung der Grundlehren zu finden, welche in den gegenseitigen Beziehungen der Staaten leitende geworden sind.

Verträge zwischen einzelnen Staaten geschlossen, sind nur für diese Staaten völkerrechtlich bindend, können aber Quellen des allgemeinen internationalen Rechtes werden, insofern Bestimmungen derselben in der Praxis auch von anderen Staaten angenommen werden. Auf diesem Wege können auch Aussprüche von Prisen- und Schiedsgerichten, Staatsacte, welche strittige Fragen völkerrechtlicher Natur behandeln, officielle Instructionen für Prisentribunale und für Officiere in selbständiger Mission Quellen des Völkerrechtes werden. So wurde die französische Marine-Ordonnanz 1681 zur Richtschnur auch für fremde Prisengerichtshöfe.

Nie kann das Völkerrecht, weil auf dem Rechtsbewusstsein der civilisierten Menschheit basierend, der Ethik entbehren; Bestimmungen, welche gegen diese verstoßen, und unter dem Zwange der Umstände praktische Geltung erlangt haben, werden sich bald als unhaltbar erweisen.

Es ist daher unzulässig, die Lösung zur Zeit gegebener Streitfragen in Präcedenzfällen allein zu suchen, ohne zugleich zu erwägen, ob in diesen die Anforderungen des Rechtes gewahrt worden sind.

Die Grundlehren und Regeln des Völkerrechtes.

1. Staat und Staatshoheit. — Einheitsstaaten. — Zusammengesetzte Staaten. — Verhältnis der Staaten zueinander.

Um die Grundlagen des Völkerrechts ins Auge zu fassen, so ist zunächst das Wesen des Begriffs „Staat" in Betracht zu ziehen.

Die Natur des Menschen, sein Geselligkeitstrieb und das Bedürfnis nach Sicherstellung seiner Existenzbedingungen fordern den „Staat".

Begriff „Staat" — „Staatshoheit", „Souveränität" – „Innere", „Äußere Souveränität".

Der Staat ist ein innerhalb eines begrenzten Territoriums bestehendes Gemeinwesen, welches seine Gesammtinteressen durch eine gemeinsame Regierung und eine gemeinsame Gesetzgebung selbständig wahrnimmt.

Diese Selbständigkeit des Staates in der Wahrnehmung seiner Interessen heißt Staatshoheit, Souveränität. Man unterscheidet eine innere und äußere Souveränität. Erstere erstreckt sich auf alle Angelegenheiten des inneren Lebens des Staates; letztere umfasst alle Angelegenheiten, welche die Beziehungen des Staates nach außen zu anderen Staaten betreffen.

Die innere Souveränität ist unzertrennlich vom Begriff „Staat". Sie ist unabhängig von der Staatsform, ob diese Monarchie oder Republik. Die Staatsform bestimmt nur, von wem innerhalb des Staates die Souveränitätsrechte ausgeübt werden. Eine Wandlung in der Staatsform, welche in einem Staate aus irgendeinem Grunde vor sich geht, kann demnach dessen Unabhängigkeit nicht in Frage stellen, es sei denn, dass innerhalb desselben jede Autorität, welche den Staat zu repräsentieren fähig wäre, vernichtet erscheint, und hieraus anderen Staaten eine directe Gefahr erwächst.

Der äußeren Souveränität kann ein Staat ganz oder theilweise entbehren, ohne aufzuhören ein Staat zu sein, indem er sich mit anderen Staaten behufs Erhöhung seiner Machtstellung oder seiner Sicherheit nach außen zu einem Gesammtkörper verbindet, dem die Ausübung der äußeren Souveränität obliegt, oder indem er einem anderen Staate sich insoweit unterordnet, als diesem die Pflege seiner äußeren Beziehungen ganz oder theilweise zusteht.

Staaten der letztbeschriebenen Kategorie können nur insofern als Subjecte des Völkerrechtes, als völkerrechtliche Personen betrachtet werden, als ihnen in gewissen Beziehungen zu anderen Staaten noch ein freier Wirkungskreis vorbehalten ist.

Träger der Souveränität.

Die Handhabung und Repräsentanz der äußeren Souveränität in vollem Umfange steht in den absoluten Monarchien dem jedesmaligen Herrscher zu; in den constitutionellen Monarchien und in den Republiken bestimmt die Staatsverfassung, inwieweit dem Staatsoberhaupt die Ausübung der Souveränitätsrechte zukommt und inwieweit an derselben die Volksvertretung theilhat.

Einheitsstaaten, zusammengesetzte Staaten. Arten der letzteren.

Einheitsstaaten haben für sich allein völkerrechtliche Geltung.

Anders verhält es sich bei zusammengesetzten Staaten, bei denen jeder einzelne für sich die innere Souveränität besitzt, welche aber die äußere Souveränität ganz oder theilweise durch ein gemeinsames Centralorgan ausüben.

Realunion, Bundesstaat, Staatenbund, Personalunion.

In der fraglichen Beziehung sind die durch eine Realunion verbundenen Staaten, die Bundesstaaten, (Unionen, Föderationen) und die Staatenbunde (Conföderationen) zu unterscheiden.

In der Realunion sind zwei oder mehrere Staaten miteinander unter einem Monarchen verfassungsmäßig verbunden.

Der gemeinsame Monarch ist für die verbundenen Staaten als Gesammtkörper der Repräsentant und Träger der äußeren Souveränität.

In den Bundesstaaten besteht eine Centralgewalt, welcher die Ausübung der äußeren Souveränität ausschließlich obliegt, während den einzelnen, den Bund bildenden Staaten die innere Souveränität ganz oder theilweise verbleibt.

In den Staatenbunden ist das Recht, mit fremden Staaten in Verbindung zu treten, nur für gewisse Angelegenheiten einem Centralorgan vorbehalten; im übrigen steht es den einzelnen Staaten desselben frei, direct mit anderen Mächten zu verhandeln.

Eine Realunion ist Österreich-Ungarn, indem die auswärtige Vertretung, das Heerwesen und das hierauf bezügliche Finanzwesen als gemeinsame Angelegenheiten zu behandeln sind. Bundesstaaten sind derzeit die Schweiz und die Vereinigten Staaten Nordamerikas.

Ein Staatenbund im vollen Sinne des Wortes war der bestandene Deutsche Bund, während das Deutsche Reich dem Bundesstaate näher steht, da die wichtigsten Rechte der äußeren Politik einer Centralgewalt anheimgegeben sind und für die einzelnen Glieder nur in gewissen Angelegenheiten von geringerer allgemeiner Bedeutung das Recht vorbehalten ist, mit dem Auslande direct in Verbindung zu treten.

Insolange ein Staatswesen in seinen Beziehungen nach außen als Einheitsstaat auftritt, ist es für das Völkerrecht gleichgiltig, ob es betreffs seiner inneren Angelegenheiten sich in zwei oder mehrere Staaten theilt: Die durch Realunion verbundenen Staaten und die Bundesstaaten sind stets als Gesammtkörper völkerrechtliche Personen; die Staatenbunde nur dann, wenn sie durch ihre Centralorgane als Gesammtkörper auftreten.

Staaten, welche durch eine Personalunion verbunden sind, indem sie in der Person des Monarchen ein gemeinsames Staatsoberhaupt besitzen, sind jeder für sich nach außen und innen souverän, und stellen demnach ebensoviele unabhängige Staaten dar. Reine Personal-Union bestand nur zwischen dem Königreiche der Niederlande und dem Großherzogthum Luxemburg. Schweden und Norwegen sind durch eine Personalunion verbunden, treten jedoch nach außen hin als einziger Staat auf.

Halbsouveräne Staaten.

Wenn die äußeren Angelegenheiten eines Staates theilweise von einem anderen souveränen Staate (Suzerän) gehandhabt werden, so heißt der betreffende Staat ein halbsouveräner Staat.

In diese Kategorie von Staaten gehören die Vasallen- und Schutzstaaten (Protectorate); so ist z. B. Ägypten ein Vasallenstaat der Türkei. Colonialstaaten, welche dem Mutterlande untergeordnet sind, doch eine mehr weniger beschränkte Selbstverwaltung und Selbstregierung haben, nehmen völkerrechtlich auch eine in manchen Bezie-

hungen den halbsouveränen Staaten ähnliche Stellung ein, z. B. Canada, die Colonialstaaten Australiens.

Neutralisierte Staaten.

In der vollen Ausübung der Souveränitätsrechte beschränkt sind ferner die für immerwährende Zeit neutralisierten Staaten, deren Integrität und Unabhängigkeit völkerrechtlich unter der Bedingung verbürgt ist, dass sie nur zur Selbstvertheidigung Krieg führen, und in Friedenszeit keinerlei Verbindlichkeit eingehen, die geeignet sein könnte, sie in eine kriegerische Action zu verwickeln, es sei denn, dass diese sich durch die Nothwendigkeit der Selbstvertheidigung rechtfertigen lässt.

Neutralisierte Staaten sind: Belgien, Luxemburg und die Schweiz, in einem etwas anderen Sinne auch der Congostaat.

Durch die äußere Souveränität bedingte Rechte.

Die äußere Souveränität besteht in dem Rechte:

1. Krieg zu erklären und Frieden zu schließen,
2. Verträge zu schließen,
3. Gesandte zu entsenden und zu empfangen,
4. die eigenen und allenfalls fremde Staatsangehörige in Schutz zu nehmen.

Die Ausübung dieser Souveränitätsrechte ist eine absolut freie, sie kann naturgemäß nur insoferne eingeschränkt sein, als jeder Staat verpflichtet ist, die Selbständigkeit der anderen Staaten zu achten; es kann zwischen ihnen nur freie Übereinkommen geben, soll der Frieden erhalten bleiben.

Jeder Staat muss als solcher anerkannt sein.

Dies bedingt, dass jeder Staat von den anderen Staaten als Glied der völkerrechtlichen Gemeinschaft anerkannt werde.

Diese Anerkennung kann durch eine besondere Erklärung erfolgen, oder indirect durch Eingehen in nähere Beziehungen und Vertragsverhältnisse zum anzuerkennenden Staate oder durch Accreditierung eines Gesandten bei demselben.

Rechtsgleichheit der souveränen Staaten. Rang und Titel der Staaten.

Aus dem Begriffe der äußeren Souveränität ergibt sich weiters die Folgerung, dass jeder souveräne Staat als solcher eine völkerrechtliche Person darstellt, und demgemäß allen anderen Staaten völkerrechtlich gleichgestellt ist.

Mit der Rechtsgleichheit der Staaten ist aber nicht die Gleichheit des Ranges und das Recht verknüpft, einen beliebigen Titel sich beizulegen; doch steht es jedem Staate frei, einen seiner Bedeutung und Machtstellung entsprechenden Titel zu wählen.

Das Völkerrecht unterscheidet zwischen Staaten mit königlichen Ehren und Staaten, welche dieser Ehren entbehren.

Zu den ersteren zählen alle Staaten mit kaiserlichem, sowie jene mit königlichem Rang und Titel.

In allen wesentlichen Beziehungen stehen alle königlichen Staaten unter einander und auch den kaiserlichen gleich. Allen kommt das Recht zu, Gesandte zu senden und zu empfangen, königliche Embleme anzunehmen und zu führen, im Ceremoniell und bei Unterzeichnung von Verträgen die Behandlung auf dem Fuße der Gleichheit zu fordern.

Auf kaiserlichen Rang und Titel haben jene monarchischen Staaten Anspruch, welche als Großstaaten verschiedene Völker in sich vereinigen oder auf verschiedene Völker einen staatlich bestimmenden Einfluss haben.

Der kaiserliche Rang eines Staates ist aber nicht bedingt durch den kaiserlichen Titel. Auch eine von einem Könige regierte Weltmacht, ebenso eine weltmächtige Republik hat Anspruch auf kaiserlichen Rang; so z. B. Großbritannien, Frankreich, die Vereinigten Staaten Nordamerikas.

Königlichen Rang haben die wesentlich auf ein Volk oder ein Land beschränkten Staaten von ansehnlichem Umfange und erheblicher Bedeutung im Völkerverkehr.

Kaiser und Könige als Staatsoberhäupter führen den Titel „Majestät".

Die Fürsten dieses Ranges geben sich im brieflichen Verkehr den Brudernamen.

Nach diplomatischem Gebrauch wird außer den Staaten, deren Häupter als Könige anerkannt sind, auch den Republiken ähnlicher Größe und Bedeutung und den vorhandenen Großherzogthümern der königliche Rang zugestanden.

Bei Unterfertigung von Staatsverträgen u. dgl. ist es seit dem Wiener Congress üblich, die theilnehmenden Staaten nach der alphabetischen Reihenfolge ihrer Namen in französischer Sprache anzuführen. Jede an einem Vertrage betheiligte Macht wird in der für sie bestimmten Ausfertigung der Vertragsurkunden an erster Stelle aufgeführt.

Halbsouveräne Staaten stehen im Rang den oberherrlichen Staaten jederzeit nach; gegenüber dritten

Staaten aber nimmt der halbsouveräne Staat diejenige Stellung ein, welche ihm, seinem anerkannten Titel und seiner anerkannten Bedeutung in der Staatenfamilie gemäß, neben und gleich souveränen Staaten zukommt; z. B. Baiern, Sachsen, gegenüber Österreich-Ungarn. Die Rangserhöhung eines Staates bedarf der völkerrechtlichen Anerkennung der übrigen Staaten.

Die europäischen Großmächte.

Aus der heiligen Allianz des Jahres 1815 hat sich in Europa eine Pentarchie zum Zwecke herausgebildet, vermöge ihrer Machtstellung bei der Regelung aller wichtigen europäischen Angelegenheiten und Verwicklungen maßgebend einzuwirken.

Diese Pentarchie bestand aus den Großstaaten: England, Frankreich, Österreich, Preußen, Russland. An die Stelle Preußens ist das Deutsche Reich getreten, und als sechstes Glied ward Italien in das Concert aufgenommen. Unter dem Einflusse des gedachten Concertes entstanden Griechenland und Belgien, ward Ägypten halbsouveräner Staat, kurz vollführte sich die Lösung vieler der wichtigsten politischen Fragen der Neuzeit; doch liegt die Macht dieses Einflusses nur in der Übereinstimmung der Großmächte, und es steht keiner derselben irgendein größeres Recht zu, als den anderen Mitgliedern der europäischen Staatsgenossenschaft.

Über die besonderen Angelegenheiten irgend eines europäischen Staates darf von den Großmächten nur mit Beiziehung des betreffenden Staates verhandelt werden. Dieser steht hiebei als vollberechtigt und wesentlich gleichberechtigt den Mächten gegenüber.

Die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

In Amerika fällt die Rolle, welche die sechs Großmächte in Europa spielen, vermöge ihres moralischen und materiellen Übergewichts den Vereinigten Staaten von Nordamerika zu.[1])

Um die Bethätigung der Souveränitätsrechte eines Staates näher ins Auge zu fassen, so ist zunächst die „Sou-

[1]) Bezüglich der Intervention, die eine Ausnahme von dem Grundsatze der staatlichen Selbständigkeit darstellt, siehe Seite 86.

veränität“ — „Staatshoheit“ — in ihrer Anwendung auf ein bestimmtes, dem Staate gehöriges Gebiet (Land, Reich) — die „Gebietshoheit“ und — dann in ihrer Anwendung auf die dem Staate angehörigen Personen, sowie auf alle innerhalb dieses Gebietes befindlichen fremden Personen in Betracht zu ziehen.

2. Die Staatshoheit im Verhältnis zum Lande.

Das Staatsgebiet.

Die Gebietshoheit erstreckt sich über jenen Theil der Erdoberfläche, auf welchen der Staat einen Rechtstitel besitzt. Alle Flüsse und Seen, welche ganz innerhalb der Grenzen des besagten Theiles liegen, gehören zum Territorium des Staates.

Flüsse, welche verschiedene Staaten durchströmen.

Wenn ein Fluss mehrere Staaten durchströmt, so gehört jedem der Theil des Flusslaufes, welcher sein Territorium durchquert. Es steht jedem dieser Staaten das Polizeirecht über den Stromtheil innerhalb seiner Grenzen zu; auch kann er Gebüren für dessen Benützung in einem Umfange erheben, als diese durch mancherlei Einrichtungen zur Sicherstellung der Schiffahrt gerechtfertigt erscheinen; die Uferstaaten sind aber nicht berechtigt, auf ihrem Stromtheil die Schiffahrt der Nachbarstaaten zu verbieten.

Die Wiener Congressacte 1815 verkündete die Freiheit der Schiffahrt auf allen schiffbaren Flüssen Europas, welche zwei oder mehrere Gebiete durchströmen.

Dieser Grundsatz ward alsbald bezüglich der Schiffahrt auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen, auf die Schelde, Maas, Weser, Elbe, Oder, Weichsel und den Po zur Anwendung gebracht. [1])

Die Donau wurde im Vertrag von Paris 1856 für frei erklärt und es wurde eine europäische Commission eingesetzt, um die Hafenbauten an deren Mündung zu überwachen.

1883 wurden die Vollmachten dieser Commission auf weitere 21 Jahre verlängert.

Durch den Vertrag von Washington 1871 wurde die Benützung des unteren Lorenzostromes den Angehörigen der Vereinigten Staaten freigegeben.

Bereits 1867 hatte die kaiserlich brasilianische Regierung den Amazonenstrom, obwohl er in seinem ganzen Verlaufe Brasilien angehört, der Handelsschiffahrt aller Nationen eröffnet.

---

[1]) Bluntschli, Seite 28.

1885 wurden laut Schlussacte der Westafrikanischen Conferenz der Niger und der Congo den Kauffahrern aller Nationen offen erklärt. [1])

Flüsse, Seen und Meere als Staatsgrenzen.

Wenn zwei Staaten durch einen Fluss getrennt sind, so bildet, wenn nicht specielle Abkommen bestehen, die Mittellinie des fahrbaren Wassers die Grenze zwischen beiden.

Dasselbe gilt, wenn ein See zwischen zwei Staaten liegt.

Betreffs der völkerrechtlichen Grenzbestimmung am Meere ist im allgemeinen der Grundsatz maßgebend, dass die Herrschaft über die angrenzende See soweit reiche, als sie vom Ufer aus militärisch aufrecht erhalten werden kann.

(Die speciellen Normen siehe: „das internationale Seerecht in Friedenszeit", „Meeresfreiheit, Territorialmeere".)

Wann ist Staatsgebiet auch Staatseigenthum?

Die Gebietshoheit bedingt nicht, dass der Boden des Staates auch sein Eigenthum sei, über das er frei verfügen kann; der Staat hat nur dann freies Verfügungsrecht über den Boden, wenn dieser sich thatsächlich in keines Menschen Besitz befindet, also herrenlos ist.

Erweiterung der Gebietshoheit.

Die Gebietshoheit eines Staates kann in legaler Weise auf neue Gebiete ausgedehnt werden:

a) durch Occupation (Besitzergreifung),
b) durch Cession (Abtretung),
c) durch Eroberung,
d) durch natürlichen Zuwachs.

a) durch Occupation.

Die Occupation kann einen Rechtstitel auf Gebietshoheit nur dann geben, wenn das occupierte Land keinem anderen Staate angehört, wenn die Occupation eine dauernde ist und der occupierende Staat thatsächlich über dasselbe Hoheitsrechte ausübt.

Es genügt daher nicht, herrenlosen Boden als einem Staate angehörig zu erklären und diese Besitzergreifung durch Hissen der Flagge des betreffenden Staates auf dem Boden des zeitlich besetzten Landes zu documentieren; es ist einerseits durch einen öffentlichen Staatsact, z. B. feierliches Hissen der Nationalflagge an für diesen Act entsprechend gelegenen Orten, die Besitzergreifung zu kennzeichnen, andererseits ist dieselbe wirklich durchzuführen, indem eine civilisierte Verwaltung eingesetzt wird und civilisierte Menschen, ob Civil oder Militär, sich bleibend im betreffenden Lande niederlassen.

[1]) Lawrence, Seite 188, 189.

Die Occupution muss übrigens nicht nothwendig durch eine Staatsgewalt vollzogen werden, sie kann auch durch Privatpersonen, insbesondere durch Colonisten im Auftrage und mit Vollmacht des Staates, oder doch unter der Voraussetzung nachträglicher Genehmigung des betreffenden Staates geschehen, indem sie sich in dem bisher staatenlosen Lande festsetzen und eine öffentliche Gewalt aufrichten.

Im Interesse der Ausbreitung der Cultur muß es als berechtigt anerkannt werden, dass ein colonisierender Staat zum Schutze einer Ansiedlung innerhalb eines von barbarischen Völkern bewohnten Landes seine Staatshoheit auch über das von den Wilden besessene Gebiet so weit erstreckt, als es der obgedachte Zweck erheischt.

Bei Occupation einer Seeküste, sei es in zusammenhängender Strecke, sei es durch eine Reihe von Niederlassungen, wird angenommen, dass das hinter ihr liegende Binnenland insoweit mitbesetzt sei, als es durch die Natur, insbesondere durch die ins Meer mündenden Flüsse mit der Küste zu einem natürlichen Ganzen verbunden ist.

Einfluss-Sphären.

Um Streitigkeiten, welche aus derlei Besitzergreifungen erwachsen und zu kriegerischen Verwicklungen führen können, im voraus zu begegnen, sind in neuester Zeit zwischen einzelnen Mächten wiederholt Verträge zum Zwecke abgeschlossen worden, um in staatenlosen Territorien die Einfluss-Sphären zu bestimmen, innerhalb welcher die einzelnen Mächte, ohne Einspruch befürchten zu müssen, durch Occupation Land zu erwerben und Souveränitätsrechte auszuüben befugt sind. [1])

Auftheilung des afrikanischen Continents.

Diesen Zweck haben die Verträge, welche bei Auftheilung des afrikanischen Continents in neuester Zeit zustande gekommen sind.

Die bedeutendsten Verträge dieser Art sind:

Der Vertrag bezüglich Ost- und Südwestafrika zwischen England und dem Deutschen Reich 1890, bezüglich Westafrika zwischen England und Frankreich 1890 und zwischen England und dem Deutschen Reich 1893, bezüglich Süd-Afrika zwischen England und Portugal 1891. Desgleichen bestehen Übereinkommen dieser Art zwischen Portugal und Frankreich,

---

[1]) Lawrence, Seite 165.

Portugal und dem Deutschen Reich 1886, und zwischen England und Italien 1891.

Die Grenzen des Congostaates wurden durch eine Anzahl Conventionen geregelt.[1])

Das der Schlussacte der Westafrikanischen Conferenz 1885 einverleibte und von allen Mächten Europas und von den Vereinigten Staaten unterzeichnete Übereinkommen enthält Vorkehrungen, um allfälligen Schwierigkeiten für den Fall zu begegnen, als auf ein und dasselbe Territorium von mehreren Staaten Ansprüche erhoben würden. Jede der unterzeichneten Mächte verpflichtete sich, im Falle als sie in der Zukunft eine Strecke Landes an der Küste Afrikas durch Besetzung sich aneignen oder eine Schutzherrschaft über solche annehmen sollte, den andern Mächten hievon formelle Bekanntgabe zukommen zu lassen und die volle Freiheit des Verkehrs im Bereiche dieser Neuerwerbung zu verbürgen.[2])

Privilegierte Colonialgesellschaften.

Es wurde weiter oben gesagt, dass die Besitzergreifung auch durch Privatpersonen im Auftrage oder mit Zustimmung eines Staates platzgreifen könne. Erwerbungen dieser Art sind gerade in der Neuzeit durch große privilegierte Colonialgesellschaften vorgekommen. Bei der hohen Wichtigkeit, welche diese Thatsache erlangt hat, erscheint es von Belang, die völkerrechtliche Stellung solcher Gesellschaften näher ins Auge zu fassen. Als Beispiel mag die wahrscheinlich stärkste und mächtigste dieser Gesellschaften, die in der letzten Zeit oft genannte Britische Süd-Afrika-Compagnie dienen.

Britische Süd-Afrika-Compagnie.

Im Jahre 1889 wurde von der Königin von England einer Gesellschaft das Privilegium ertheilt, in Südafrika nördlich von Transvaal durch Concessionen seitens der Häuptlinge und Stämme Besitzungen und Hoheitsrechte zu erwerben.

1891 wurden die Grenzen dieses Gebietes festgesetzt: Im Süden Transvaal und der 22. Breitegrad, im Norden der Congostaat und Deutsch-Ostafrika, im Westen Deutsch-Südwest-Afrika und die portugiesischen Besitzungen am Atlantischen Ocean, im Osten das unter britischem Protectorat stehende Nyassa-Land und die portugiesischen Besitzungen am Indischen Ocean.

---

[1]) Lawrence, Seite 153.
[2]) Lawrence, Seite 154.

Die legislativen Anordnungen der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Colonienministers.

Im Falle von Streitigkeiten mit den Eingebornen steht es dem Colonienminister zu, das Schiedsrichteramt zu übernehmen, das die Gesellschaft nicht ablehnen darf.

Diese hat überhaupt den Forderungen und Verfügungen des britischen Obercommissärs und anderer königlicher Beamten, welche allenfalls in ihrem Territorium stationiert sind, zu entsprechen.

Sie hat alle von der britischen Regierung mit anderen Mächten eingegangenen Verpflichtungen, insofern diese ihr Territorium und ihre Wirksamkeit betreffen, nach Weisung des Colonienministers zu erfüllen.

Die Gesellschaft kann eine Polizeimacht errichten und eine eigene, den britischen Charakter kennzeichnende Flagge gebrauchen. Sie darf keinerlei Monopol einführen, keine Zufuhr von alkoholischen Getränken für die Eingebornen gestatten. Sie hat Gerichtshöfe einzurichten, doch Gesetze und Gebräuche der Eingebornen zu respectieren.

Die Beseitigung der Sclaverei soll ein Hauptziel ihrer Bestrebungen sein.

Die Krone behält sich das Recht vor, im Falle des Missbrauches das Privilegium jederzeit zurückzuziehen, und 25 Jahre nach Erlass des Freibriefes, weiters nach diesem Termine, je nach 10 Jahren das Privilegium nach Bedarf zu ändern.

Thatsächlich übt die Gesellschaft gegenüber den Eingebornen Souveränitäts-Rechte aus, während sie — nominell wenigstens — gegenüber dem Eigenstaat als Untergebene erscheint.

Ostindische Compagnie.

Einst spielte Englands Ostindische Compagnie eine ähnliche Rolle, wie die heutige Südafrika-Compagnie, bis sie nach dem großen indischen Aufstand 1857 durch die Beschlüsse des Parlaments ein Ende fand.[1])

Der Congo-Staat.

An dieser Stelle müssen wir noch einer internationalen Gesellschaft gedenken, welche, obwohl ursprünglich für philanthropische Zwecke gegründet, durch Besitzergreifung eines weiten Gebietes im Bereiche des Flussnetzes des Congo die Gründung eines selbständigen Staatswesens veranlasste.

---

[1]) Lawrence, Seite 80—82.

Die Gesellschaft unter der Präsidentschaft des Königs der Belgier verfolgte den Zweck, im Congo-Bassin civilisierte Niederlassungen zu gründen, um dem Sclavenhandel entgegenzuwirken und das Land dem friedlichen Handelsverkehr zu eröffnen. Durch zahlreiche Verträge mit den eingebornen Stämmen gelangte die Gesellschaft in den Besitz eines ungeheuren Territoriums von mehreren Hunderttausenden von Quadratmeilen.

Die an der Westafrikanischen Conferenz 1885 betheiligten Staaten anerkannten das durch die Gesellschaft begründete Gemeinwesen als unabhängigen Staat und reihten den Congo-Staat in der Schlussacte besagter Conferenz in die Zahl jener Territorien ein, in welchen der Verkehr vollkommen freigegeben ist. Der Congo-Staat wurde zugleich für den Fall eines Krieges als neutralisiertes Gebiet erklärt, insolange er die Pflichten der Neutralität erfüllt.

Um die großen Lasten des neuen Staates, welche bis dahin vornehmlich vom Könige der Belgier getragen wurden, zu bestreiten, wurde demselben in der Schlussacte der Westafrikanischen Conferenz 1890 gestattet, gewisse mäßige Einfuhrzölle zu erheben.

Belgien leistete finanziellen Beistand und erhielt hiefür ein Recht zur seinerzeitigen Annectierung des Landes.[1])

b) durch Cession.

Die Cession ist die Übertragung der Hoheitsrechte über bestimmte Territorien von einem Staate an einen anderen mittelst Vertrages, welcher im allgemeinen auch die mit der Übertragung verbundenen Angelegenheiten betreffs der öffentlichen Schuld, der Staatsdomänen, des Bürgerrechtes der Einwohner u. s. w. regelt.

Cessionen erfolgen heutzutage selten gegen Zahlung. Russland cedierte 1867 für 7,200.000 Dollars das russische Nordamerika an die Vereinigten Staaten. Cessionen können freiwillig geschehen. So überließ Großbritannien 1850 an die Vereinigten Staaten einen Theil des Horseshoe-Reef im Erie-See, damit die Regierung von Washington darauf ein Leuchthaus errichte.

Im Jahre 1863 gab Großbritannien das Protectorat über die Jonischen Inseln auf und überließ selbe an Griechenland. Selten kommen auch Cessionen als Gebietsaustausch vor. So

[1]) Lawrence, Seite 85, 86.

cedierte im Vertrage von Berlin Rumänien einen Theil Bessarabiens an Russland und erhielt dafür die Dobrutscha. Meistens werden aber Cessionen erzwungen, indem sie eine der Friedensbedingungen sind, welche der besiegte Staat gegenüber dem Sieger zu erfüllen hat.

c) durch Eroberung.

Die Eroberung setzt als Gebietserweiterung naturgemäß die militärische Besitzergreifung voraus. Die Eroberung im völkerrechtlichen Sinne bedingt, dass ein mit Waffengewalt erobertes Land definitiv in die Gewalt des 'Siegers übergegangen ist, und dass der Sieger durch einen formellen Act wie z. B. durch ein diplomatisches Rundschreiben oder durch eine Annexionserklärung seinen Entschluss kundgibt, das eroberte Land seinem Staate einzuverleiben, während der besiegte Staat im Laufe einer größeren Zeitperiode sich außer Stande erweist, die Herrschaft über das in Rede stehende Territorium wiederzugewinnen.

Die Eroberung ist als rechtmäßige Erwerbsart zu betrachten, wenn sie durch den Friedensschluss bestätigt wird oder wenn auch ohne diesen nach Aufhören des Widerstandes eine regelmäßig functionierende Verwaltung eingeführt wird.

Unvordenklichkeit des Besitzstandes.

Unvordenklichkeit des Besitzstandes ist — obwohl sie mitunter als solcher angeführt wurde — kein eigentlicher Rechtstitel; sie liegt vor, wenn keine andere Thatsache als lang andauernder Besitz eines Gebietes die Ausübung der Souveränitätsrechte über dasselbe begründet und die unbestrittene Ausübung dieses Besitzes denselben als rechtmäßigen erscheinen lässt.

Auf diesem Rechtstitel beruht der Besitzstand der älteren Staaten Europas.

Selbstverständlich kann es im Völkerrecht keinen bestimmten Zeittermin geben, in welchem die Verjährung eintritt, wie im Privatrecht.

d) durch natürlichen Zuwachs.

Natürlicher Zuwachs. Das bestehende Staatsgebiet kann durch natürlichen Zuwachs erweitert werden, durch Erhebungen der Seeküsten, durch Anschwemmungen oder durch künstliche Culturanlagen und Bauten in angrenzenden Wüsteneien und an Flussmündungen. Es kann auch vermindert werden durch Senkung, Wegschwemmung und Zerfall der künstlichen Anlagen. Wenn sich Inseln in einem Grenzflusse bilden, so gehören sie, wenn nicht besondere Verträge

vorhanden sind, jenem Staate an, dessen Ufer sie zunächst liegen. Entstehen sie in der Flussmitte, so unterliegen sie der Theilung an beide Uferstaaten.

Staatsdienstbarkeiten.

Es sei hier noch der Staatsdienstbarkeiten — der Staatsservituten — erwähnt, insofern sie die Gebietshoheit berühren.

Staatsservituten bedeuten eine Beschränkung der Gebietshoheit, indem diese zu Gunsten eines anderen Staates vertragsmäßig und dauernd beschränkt wird.

Servituten solcher Art sind z. B. das Recht eines fremden Staates, unter gewissen Umständen die inländischen Straßen zu seinen Truppenmärschen zu benützen, einen inländischen Gebietstheil mit seinen Truppen zu besetzen, seine Polizeigewalt auf inländisches Territorium zu erstrecken.

So hat z. B. Österreich-Ungarn laut Berliner Vertrages 1878 das Recht, im türkischen Sandschak von Novi-Bazar im ganzen Umfange des ehemaligen Vilajets von Bosnien Garnisonen zu halten und militärische wie Handelsstraßen zu besitzen. Vermöge desselben Vertrages steht Österreich-Ungarn die Hafen- und Sanitätspolizei in Antivari und längs der Küste von Montenegro zu.

3. Die Staatshoheit im Verhältnis zu Personen.

Gerichtsbarkeit.

Alle Personen, welche sich innerhalb der Grenzen eines Staates befinden, mit Ausnahme jener, denen das Recht der Exterritorialität zukommt, wie im Abschnitt „Über die völkerrechtlichen Organe“ erläutert werden wird, unterliegen der Jurisdiction dieses Staates. Wenn auch die Ausübung der Rechtspflege territorial, d. h. an den eigenen Grund und Boden gebunden ist, so kann der Staat dieselbe doch gesetzlich über seine Grenzen hinaus ausdehnen, indem er Gesetzesverletzungen, welche eigene Staatsangehörige im Auslande begangen haben, oder welcher sich Ausländer im Auslande schuldig gemacht haben, für den Fall ahndet, als die Schuldtragenden nachträglich auf seinem Territorium betroffen oder ihm ausgeliefert werden.

Schutz der persönlichen Freiheit. Freizügigkeit.

Der Schutz der persönlichen Freiheit ist Pflicht des Staates. Das Völkerrecht kennt daher kein Recht der Sclaverei. Die persönliche Freiheit bedingt, dass die Staatsangehörigen sich frei bewegen dürfen, dass es ihnen freistehe,

nach Belieben oder Erfordernis ihren Aufenthaltsort im Inlande zu wechseln und sich auf kurze oder längere Dauer ins Ausland zu begeben (Freizügigkeit).

Andererseits ist der Staat berechtigt, diese Bewegungsfreiheit an Bedingungen zu knüpfen, welche durch die Rücksicht auf seine Sicherheit und Wohlfahrt ihm geboten erscheinen.

Auswanderung, Naturalisation.

Wenn auch völkerrechtlich die freie Wahl der Staatsangehörigkeit im Princip zuzugestehen ist, so muss doch jedem Staat das Recht gewahrt sein, selbständig festzusetzen, unter welchen Voraussetzungen seine Staatsangehörigkeit (Staatsgenossenschaft) erworben und aufgegeben werden kann.

Die Aufnahme eines Ausländers in den Staatsverband als Angehöriger des Staates heißt Naturalisation; die auf diese Weise in den Verband eines Staates getretenen Personen heißen naturalisierte Staatsangehörige (Staatsgenossen, Unterthanen, — wenn mit politischen Rechten ausgestattet — Staatsbürger) desselben.

Die Gesetze der einzelnen Staaten bestimmen, inwieweit die naturalisierten Staatsangehörigen den eingebornen Staatsgenossen rechtlich gleich stehen. Die Erlangung einer neuen Staatsangehörigkeit hat die Entlassung aus dem bisherigen Staatsverbande nur dann zur Folge, wenn dies in einem Gesetze des bisherigen Heimatstaates speciell ausgesprochen ist. Jeder Staat hat das Recht, die Entlassung aus seinem Verbande von der vorherigen Erfüllung gewisser Bedingungen abhängig zu machen.

Eine solche Bedingung ist häufig, dass der Auswanderer seiner Militärpflicht im bisherigen Heimatsstaate entsprochen habe, denn das Motiv der Auswanderung ist nicht selten in der Absicht zu suchen, den Militärdienst zu umgehen und später als fremder Staatsangehöriger in die ursprüngliche Heimat zurückzukehren. In diesem Falle wird der Rückgekehrte, wenn er beim Verlassen des heimischen Bodens im militärpflichtigen Alter stand und ohne höhere Genehmigung auswanderte, straffällig.

Staatsangehörige im Auslande.

Der Staat ist weiters berechtigt, aus öffentlich rechtlichen Gründen, insbesondere zur Erfüllung der Kriegsdienstpflicht, seine Angehörigen aus einem fremden Lande heimzurufen.

Der fremde Staat ist aber nicht verpflichtet bei dem Vollzug dieser Anordnung Unterstützung zu gewähren, oder den Einberufenen aus dem Lande auszuweisen.

Aus einem fremden Staate ausgewiesene Staatsangehörige müssen vom Heimatsstaate wieder aufgenommen werden.

Jeder Staat ist berechtigt und im Verhältnis seiner Macht verpflichtet, seinen Angehörigen im Auslande mit völkerrechtlichen Mitteln Schutz zu gewähren, falls in völkerrechtswidriger Weise gegen sie verfahren wird, oder wenn der fremde Staat sie gegen Misshandlungen seitens seiner Staatsangehörigen nicht in Schutz nimmt. Der Heimatsstaat kann in solchen Fällen Behebung des Unrechtes, Genugthuung und Entschädigung, unter Umständen auch Bürgschaften gegen ähnliche Vorkommnisse fordern.

Ausländer im Inlande.

Als allgemeine Grundsätze, welche der Staat Ausländern gegenüber festzuhalten hat, gelten folgende: der Staat ist nicht berechtigt, sein Land dem allgemeinen Verkehr zu verschließen; er darf einem Fremden das Betreten seines Bodens und den Aufenthalt auf demselben nur dann untersagen, wenn Rechts- oder politische Gründe von solcher Tragweite vorhanden sind, dass sich sein Verfahren völkerrechtlich verantworten lässt. Die Ausländer haben vollen Anspruch auf den Rechtsschutz des Staates, in dem sie verweilen, in Bezug auf ihre Person, ihre Familien- und Vermögensrechte; hingegen sind sie verpflichtet, sich den Gesetzen und der Rechtsordnung des Staates zu fügen.

Ausländer, welche nur vorübergehend Aufenthalt nehmen, dürfen nicht zur Zahlung der Landessteuern verhalten werden; sie haben aber selbe zu zahlen, wenn sie im Lande ansässig sind oder Grundbesitz im Lande haben. Zur Entrichtung von Gebüren für öffentliche Leistungen, von Consumsteuern und Zollgebüren sind alle Ausländer im Bereiche eines Staates verpflichtet.

Zum Militärdienste dürfen Ausländer nicht herangezogen werden.

Asylrecht der Staaten.

Dem Staate steht das Asylrecht zu, das heißt das Recht, Ausländer, welche in sein Gebiet flüchten, aufzunehmen und zu schützen, wenn auch der Heimatsstaat derselben sie zurückruft und ihre Auslieferung verlangt.

Es liegt jedoch im Interesse der menschlichen Gesellschaft, gemeinen Verbrechern die Möglichkeit eines solchen Schutzes zu entziehen.

Auslieferung.

Zu diesem Behufe bestehen zahlreiche Auslieferungsverträge zwischen den civilisierten Staaten, welche die Natur der Verbrechen, bezüglich welcher eine Auslieferung zugestanden wird, festsetzen und die Bedingungen und Modalitäten derselben bestimmen. Im Falle, als ein solcher Vertrag nicht vorhanden ist, steht es dem Asylstaate frei, dem allfälligen Auslieferungsbegehren Folge zu leisten oder nicht. Eine moralische Verpflichtung zur Gewährung des Ansuchens wird vorliegen, wenn sich die Flüchtlinge als gemeingefährliche Verbrecher erweisen; und wenn zugleich die Bürgschaft vorhanden ist, dass die Rechtspflege des verfolgenden Staates den Anforderungen eines civilisierten Rechtsstaates entspricht.

Die Auslieferung geschieht in der Regel auf Kosten des Staates, welcher selbe verlangt.

Politische Flüchtlinge.

Politischen Flüchtlingen darf jeder Staat Asyl unter der Voraussetzung gewähren, dass das Asyl nicht missbraucht wird, um die Rechtsordnung und den Frieden anderer Staaten zu gefährden. Der Asylstaat ist völkerrechtlich verpflichtet, im gegebenen Falle die nöthigen Maßregeln zu treffen, um solchen Missbrauch zu hindern; er wird dem Flüchtling das Asyl entziehen oder über selben die Internierung verhängen.

Nachdem im Obigen in allgemeinen Zügen die Rechte und Pflichten der Staatsgewalt in Bezug auf Personen dargelegt wurden, sollen nun im Nachstehenden die völkerrechtlichen Organe, welche als Träger und Vermittler der souveränen Gewalt der Staaten nach außen fungieren, zur Besprechung gelangen.

4. Die völkerrechtlichen Organe.

a) Die Staatsoberhäupter.

Das Staatsrecht, nicht das Völkerrecht entscheidet, ob dem Staatsoberhaupte die persönliche Souveränität zukommt oder nicht.

Monarchen sind souveräne Personen, republikanische Präsidenten nicht; doch gebüren ihnen, wenn sie als Staatsoberhäupter auftreten, alle Rechte, welche mit der Repräsentanz als solche verbunden sind. Staatsoberhäupter sind als solche von keiner fremden Staatshoheit abhängig, selbst dann nicht, wenn sie in fremdem Staatsgebiete verweilen, letzteres in der Voraussetzung, dass sie nicht incognito reisen, und dass Frieden zwischen den betreffenden Staaten herrscht.

Sowie ein Staatsoberhaupt sein Incognito ablegt, ist es berechtigt, die Rechte eines solchen zu beanspruchen.

Exterritorialität.

Souveräne und Staatsoberhäupter haben das Recht der Exterritorialität. Dieses Recht besteht in der Unabhängigkeit von der einheimischen Staatsgewalt.

Die Polizei darf keinen unmittelbaren oder mittelbaren Zwang auf eine exterritoriale Person ausüben.

Liegt eine Rechtsverletzung seitens einer solchen Person vor, so ist vom Staate, dem der Exterritoriale angehört, Genugthuung zu fordern.

Exterritoriale Personen haben keine Landessteuern zu entrichten. Sie genießen gewöhnlich Zoll- und Octroifreiheit für die Effecten und Waren, welche sie mit sich führen oder zu ihrem Gebrauche kommen lassen.

Dem einheimischen Staate verbleibt das Recht, aus erheblichen Gründen der exterritorialen Person das Gastrecht und hiemit die Exterritorialität zu kündigen. Die Kündigung muss aber eine Frist gestatten, damit der Exterritoriale mit Sicherheit das Land verlassen könne.

Die Exterritorialität erstreckt sich auf die Familiengenossen, Beamten und Begleiter des Exterritorialen, sowie auf dessen Diener, insoferne sie in seinem Hause wohnen.

Seine Wohnung ist in die Exterritorialität inbegriffen, desgleichen sein jeweiliges Quartier während seiner Reisen, überdies sein Mobiliar, Wagen und Pferde. Doch darf der Exterritoriale in sein Gefolge und in sein Haus keinen polizeilich oder gerichtlich Verfolgten aufnehmen; er hat

überhaupt darauf zu achten, dass sein Haus nicht als Asyl und seine Wagen und Pferde nicht zur Bergung polizeilich oder gerichtlich Verfolgter missbraucht werden.

Wenn Individuen aus dem Gefolge des Exterritorialen sich gesetzwidriger Acte schuldig machen, so hat der einheimische Staat das Recht, deren Bestrafung zu fordern.

Dem Exterritorialen steht übrigens das Recht zu, sein Gefolge in berührten Fällen der ortspolizeilichen und gerichtlichen Autorität unterzuordnen.

b) Gesandte.

Als Gesandte sind diejenigen Personen anzuerkennen, welche von einem Staate ermächtigt und beglaubigt sind, dessen Rechte und Interessen bei der Regierung eines andern Staates zu vertreten.

Souveräne Staaten haben das volle Gesandtschaftsrecht, das heißt das Recht, diplomatische Vertreter nach andern Staaten zu senden; halbsouveräne Staaten genießen aber dieses Recht nur insofern, als ihre internationale Position es gestattet. Gesandtschaftsrecht.

Ägypten z. B. kann Handels- und Postverträge mit fremden Staaten abschließen, vorausgesetzt, dass sie keine politischen Abmachungen enthalten.

Die Wahl des Gesandten steht dem Staate, der ihn sendet, dem Absendestaate, frei; doch kann der Staat, für den er bestimmt ist, der Empfangsstaat, ihm anstößige Personen ablehnen.

Es ist daher völkerrechtlich Sitte, vor Absendung eines Gesandten dem Empfangsstaate die gewählte Person bekanntzugeben. Wird keine Einsprache erhoben, so wird angenommen, dass die betreffende Persönlichkeit dem Empfangsstaate genehm sei.

Das heutige Völkerrecht unterscheidet drei, beziehungsweise vier Classen von Gesandten: Classen von Gesandten.

1. die Botschafter (Ambassadeurs),
2. die Gesandten im engeren Sinne (Envoyés) und bevollmächtigten Minister,
3. die Geschäftsträger (Chargés d'affaires).

Zwischen der zweiten und dritten Classe nehmen die Ministerresidenten eine Mittelstellung ein.

Botschafter werden in der Regel nur von Staaten mit königlichem Rang abgesendet. Die Legaten und die Nuntien der Päpste haben Botschafterrang.

Die Botschafter allein repräsentieren auch die äußere Würde des Souveräns, der sie beglaubigt.

Die Gesandten zweiter Classe (bevollmächtigten Minister, die außerordentlichen und ordentlichen Gesandten, Ministerresidenten) werden wie die Botschafter bei dem Souverän des Empfangsstaates persönlich beglaubigt, aber sie repräsentieren nicht zugleich mit dem Staate auch die persönliche Würde (Dignität) des Souveräns.

Die Internuntien des Papstes sind den Gesandten gleichgestellt.

Die Geschäftsträger werden nur bei dem Ministerium des Äußern des Empfangsstaates beglaubigt.

Untereinander nehmen die Gesandten jeder Classe ihre Rangsordnung nach dem Tage der officiellen Anmeldung ihrer Ankunft ein.

Es gibt ständige und nicht ständige Gesandte; zu letzteren gehören die Interimsgesandten, welche in Abwesenheit oder in Verhinderung der ständigen Gesandten die Geschäfte besorgen.

Die Ceremonialgesandten (Ministres d'étiquette, de cérémonie) vertreten lediglich die persönlichen Beziehungen der Höfe und Regierungen, z. B. bei Krönungsfeierlichkeiten, Vermählungen, Beglückwünschungen.

Das diplomatische Corps.

Die gleichzeitig bei einer Regierung beglaubigten Gesandten aller Classen bilden zusammen das diplomatische Corps (corps diplomatique).

Dasselbe ist nicht als eine juristische oder politische Körperschaft aufzufassen, sondern als ein freier Verein verschiedener Personen, welcher die völkerrechtliche Gemeinschaft der Staaten darstellt. Er ist berechtigt, gemeinsamen Ansichten Ausdruck zu geben.

Papiere, welche Gesandte als solche beglaubigen. Creditiv.

Für den Absendestaat beginnt der Charakter eines Gesandten mit der vollzogenen Ernennung; im völkerrechtlichen Verkehr mit der Überreichung des Creditivs.

Das Creditiv ist die schriftliche förmliche Vollmacht, mit welcher sich der Gesandte zum Zwecke seiner Beglaubigung

als solcher bei der Regierung des Staates, für den er bestimmt ist, ausweist.

Das Creditiv enthält Namen und Rang des Gesandten, den allgemeinen Zweck seiner Sendung und das Ansuchen, ihn mit Wohlwollen aufzunehmen, und allem, was er im Namen seines Staates vorbringt, volles Vertrauen zu schenken.

Das Creditiv der oberen Classen der Gesandten ist von Souverän an Souverän, jenes der Geschäftsträger von Minister an Minister gerichtet.

Generalvollmachten.

Diplomatische Vertreter, welche mit einer besonderen Aufgabe betraut sind, erhalten auch besondere Vollmachten. Diese heißen Generalvollmachten, wenn sie deren Besitzer autorisieren, mit allen Staaten zu verhandeln, welche an einer gemeinsamen Berathung — Conferenz, Congress — theilnehmen.

Conferenz.

Conferenz wird eine Versammlung von Gesandten mehrerer Staaten genannt, welche zur gemeinschaftlichen Berathung über internationale Fragen zusammengetreten sind.

Congress.

Congress heißen diese Versammlungen, wenn sie besonders feierlich, z. B. durch persönliche Theilnahme von Souveränen oder deren Minister des Äußern in Scene gesetzt werden und besonders wichtige, den Weltverkehr und den Weltfrieden betreffende Angelegenheiten zum Gegenstand haben.

Bei Conferenzen und Congressen gibt es keine Mehrheitsbeschlüsse, welchen sich eine Minorität zu fügen hat.

Der bedeutendste Congress der Neuzeit ist der Berliner Congress 1878; unter den neuesten Conferenzen ist die Haager Conferenz 1899 zu nennen.

Pässe und Instructionen der Gesandten.

Von weiteren Papieren, welche Gesandte mit sich führen, sind noch Pässe und Instructionen anzuführen, welch letztere ihr Verhalten als Gesandte vorschreiben.

Nur ausnahmsweise werden Instructionen mündlich ertheilt.

Diese Instructionen dürfen von den Gesandten ohne Erlaubnis der eigenen Regierung niemandem mitgetheilt werden.

Kommt im Verlaufe der diplomatischen Verhandlungen ein Punkt in Frage, über welchen der Gesandte nicht instruiert ist, so hat er die Erklärung abzugeben, dass er die Angelegen-

heit „ad referendum“ nehme, d. h. dass er seine weitere Stellungnahme (Zustimmung oder Ablehnung) von einer vorerst einzuholenden Weisung seiner Regierung abhängig machen müsse.

Beginn der Functionen als Gesandter.

Noch vor Überreichung des Creditivs wird der Gesandte, der sich mittels seiner Pässe oder in anderer Form auszuweisen vermag, als eine völkerrechtlich gesicherte und begünstigte Person behandelt; volles Gesandtenrecht seinem Range gemäß erhält er aber erst nach Überreichung und Annahme des Creditivs.

Je nach der Classe, welcher der Gesandte angehört, richtet sich das bei Überreichung und Annahme des Creditivs übliche Ceremoniell.

Das Ceremoniell wird durch die Landes- und Hofsitte bestimmt.

Botschafter haben Anspruch auf eine öffentliche, andere Gesandte nur auf eine Privataudienz beim Souverän. Geschäftsträger werden vom Minister des Äußern in Audienz empfangen.

Exterritorialität der Gesandten.

Die Gesandten haben das Recht der Exterritorialität; sie sind unverletzlich.

Ein Gewaltact gegen einen Gesandten ist eines der größten Verbrechen gegen das Völkerrecht, vorausgesetzt, dass nicht Zufälle mitwirkten, für welche der Staat, wo solches geschah, nicht verantwortlich gemacht werden kann.

Der besondere Schutz und die Exemtion von der einheimischen Staatsgewalt beziehen sich auf die Papiere, Acten und Correspondenzen der Gesandten.

Couriere, welche von Gesandten an ihre Regierung oder an andere Gesandten mit amtlichen Depeschen geschickt werden, sind vor polizeilicher oder politischer Wegnahme ihrer Depeschen gesichert. Verübt der Gesandte eine strafbare Handlung, so ist dies der Regierung seines Staates bekanntzugeben und dessen Abberufung und Bestrafung zu fordern. Nur in schweren Fällen können dem Gesandten sofort die Pässe zugestellt und er aus dem Lande verwiesen werden.

Ende der Functionen als

Die Sendung eines Gesandten erreicht, wenn derselbe ein Specialgesandter ist, ihr Ende, sowie seine specielle Aufgabe erfüllt ist.

Ständige Gesandte verlieren ihre Eigenschaft als solche, sowie sie von ihrem Heimatstaate abberufen werden. Das

Abberufungsschreiben (lettre de rappel) hebt die Geltung des Creditivs auf.

Im Falle einer schweren Verletzung der Rechte oder der Ehre des vom Gesandten vertretenen Staates von Seite der Regierung, bei welcher er beglaubigt ist, kann derselbe, ohne abberufen zu sein, seine Pässe fordern und den diplomatischen Verkehr abbrechen.

Im Falle der Abberufung eines bei dem Souverän persönlich beglaubigten Gesandten kann eine feierliche Verabschiedung desselben stattfinden. Der Gesandte erhält hiebei gegen das Abberufungsschreiben ein Recreditivschreiben (lettre de récréance). Doch ist Feierlichkeit und Recreditiv nicht nothwendig, um das bisherige Creditiv aufzuheben.

Wenn der Monarch des Staates stirbt, bei dem der Gesandte beglaubigt ist, oder wenn der Monarch, dessen Vertreter der Gesandte ist, mit Tod abgeht, so verliert in der Regel das Creditiv seine Giltigkeit und es wird ein neues ausgestellt. Diese Gepflogenheit hat gegenüber Republiken keine Geltung.

Rückt der Gesandte in einen höheren Rang vor, so hat seine Mission insofern ein Ende, als er sein Abberufungsschreiben als Gesandter im früheren Rang überreicht; zugleich aber übergibt er sein Creditiv in seinem neuen Rang.

Im Falle des Todes eines Gesandten hat gewöhnlich die eigene Kanzlei oder im Absein einer geeigneten Persönlichkeit eine befreundete Gesandtschaft die Verlassenschaft sicher zu stellen; nur im Nothfall kann die einheimische Behörde die Siegelung vornehmen.

Unter allen Umständen dürfen die Gesandtschaftspapiere nicht durchsucht werden.

Mit dem Tode des Gesandten erlischt die privilegierte Stellung seiner Angehörigen; doch ist es Sitte, Gattin und Kinder für eine beschränkte Zeit im Genusse derselben zu lassen, um ihnen die Mittel zu bieten, ihre Angelegenheiten abzuwickeln und ihre Heimkehr zu bewerkstelligen.

c) Agenten und Commissäre.

Personen, welche, ohne den Charakter von Gesandten zu haben, von einem Staate oder von dessen Behörden an einen anderen Staat oder an dessen Behörden abgeschickt werden, um besondere Angelegenheiten, z. B. betreffs Grenzregulie-

rungen, Straßenanlagen, Uferbauten, Post- und Eisenbahnverbindungen u. dgl. zu erledigen, genießen den besonderen Schutz des Völkerrechts, haben aber in der Regel keinen Anspruch auf Exterritorialität.

d) Consuln.

Internationale Stellung der Consuln.

Die Consuln sind nicht Vertreter fremder Staaten als solcher, sondern innerhalb des ihnen zugewiesenen Amtskreises anerkannte Vertreter und Schützer des internationalen Privatverkehrs der Fremden im Inland, beziehungsweise der Einheimischen im Auslande.

Den Consuln steht nicht das Recht der Exterritorialität zu, doch genießen nach vielen Consularverträgen die Berufsconsuln eines fremden Staates, welche dessen Unterthanen sind, persönliche Immunität hinsichtlich aller strafbaren Handlungen, welche nicht Verbrechen im engeren Sinne des Wortes sind, also der Vergehen und Übertretungen. Consuln haben auch keinen Anspruch auf Steuerbefreiung. Doch fordert ihre internationale Stellung volle Rücksichtnahme auf ihr Amt und die Sicherung ihrer Wirksamkeit.

Ihre Amtsacten und Correspondenzen mit ihrer Regierung, ihrer Gesandtschaft und mit anderen Consuln stehen unter dem Schutze des Völkerrechts und dürfen von der einheimischen Staatsgewalt nicht durchsucht werden.

Papiere, welche den Consul als solchen beglaubigen. Patent. Exequatur.

Consuln erhalten, wenn sie nicht zugleich Geschäftsträger sind, von ihrer Regierung statt des Creditivs ein Patent. Dieses Patent (lettre de provision) wird dem Ministerium des Äußern des Landes, wo das Consulat seinen Sitz hat, mitgetheilt.

Der Consul kann aber seines Amtes nur dann walten, wenn er das Exequatur, hiemit die Anerkennung als solcher von Seite der Regierung des besagten Landes erlangt hat.

Das Exequatur ist die Anweisung an die unteren Orts- und Bezirksbehörden, mit dem Consul soweit erforderlich in amtlichen Verkehr zu treten und bezeichnet demnach den Beginn der Amtsthätigkeit des Consuls.

Die einheimische Regierung kann das Exequatur auch verweigern oder bei dringenden Umständen zurückziehen; es hängt überhaupt von ihr ab, wo sie die Errichtung eines Consulates gestattet.

Eintheilung der Consuln.

Man unterscheidet besoldete Berufsconsuln und unbesoldete Honorarconsuln, welch letztere auf den Bezug gewisser, von der zustehenden Regierung normierter Gebüren seitens der Parteien angewiesen sind. Honorarconsuln können auch ein Privatgewerbe treiben, und selbst Angehörige des Staates sein, in dem sie als Consuln fungieren.

Die Consulatsfunctionäre gliedern sich nach Rang und Stellung in Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln. Ihr Wirkungskreis ist vom Staat, der sie bestellt hat, bestimmt.

Generalconsulaten sind meistens Consulate und Viceconsulate untergeordnet.

Consularagenten sind Hilfsorgane der Consuln ohne selbständige Stellung.

Die Consuln sind berechtigt, ihre Wohnung mit dem Wappen und der Flagge ihres Staates zu kennzeichnen.

Aufgaben, Rechte und Pflichten der Consuln.

Die Consuln haben über die Erfüllung der Handels- und Verkehrsverträge zu wachen, und im Falle von Verletzungen derselben die competenten Localbehörden um Abhilfe anzugehen und das Einschreiten ihrer Gesandten und ihrer Regierung zu veranlassen.

Sie haben ihre Regierung über die wirtschaftlichen Verhältnisse in ihrem Consularbereiche in Kenntnis zu erhalten.

Manchmal werden ihnen besondere politische Vollmachten ertheilt.

Die Consuln dürfen ihren Schutzbefohlenen Pässe ausstellen und vidieren, desgleichen Fremden, welche in das Gebiet des Staates reisen, als deren Functionäre erstere wirken.

Den Consuln steht, mit Ausnahme jener in der Türkei, den muhamedanischen Staaten Asiens und Afrikas und in den Staaten Ostasiens, keine Gerichtsbarkeit zu, doch können sie bei Streitigkeiten zwischen Angehörigen des Staates, als dessen Consuln sie fungieren, das Schiedsrichteramt übernehmen.

Sie sind berechtigt und verpflichtet, die Rechte abwesender oder nicht gehörig vertretener Staatsangehöriger zu schützen. Sie können Verlassenschaften solcher Staatsangehörigen unter Siegel, Vermögensstücke und Waren derselben in Verwahrung nehmen.



In Nothfällen sind sie berechtigt, Staatsangehörigen auf öffentliche Kosten Unterstützung zu gewähren, zumal dann, wenn es sich um die Ermöglichung ihrer Rückkehr in die Heimat handelt.

Besondere Obliegenheiten der Consuln bezüglich der nationalen Schiffahrt.

Consuln der Seestädte und der an Flüssen und Binnenseen gelegenen Städte, welche mit der See in Verbindung stehen, haben, insoweit es mit der Territorialherrschaft des Uferstaates vereinbar ist, bezüglich der Handelsschiffe ihres Staates eine beschränkte Disciplinar- und Polizeigewalt.

Sie prüfen und vidieren die Schiffspapiere und ertheilen die erforderlichen Bescheinigungen beim Ein- und Auslaufen der Schiffe.

Bei Streitigkeiten zwischen Schiffsführer, Mannschaften und Passagieren haben die Consuln das Vermittleramt auszuüben. Sie sind befugt, Thatsachen festzustellen und zu beurkunden und die nöthigen Vorsichtsmaßregeln behufs Rechtsschutzes zu treffen.

Wenn Leute der Schiffsbemannung desertieren, so kann der Consul die Landesbehörden, auch wenn keine speciellen Verträge bestehen, darum angehen, dass die Deserteure aufgegriffen und auf das Schiff zurückgebracht werden.

Die Consuln sind auf Begehren der Betheiligten hin verpflichtet, den Seeschaden sowohl der großen gemeinschaftlichen Havarie, d. h. die Schäden, welche dem Schiff oder der Ladung, oder beiden zum Zweck der Errettung beider aus gemeinsamer Gefahr vom Schiffsführer und auf dessen Befehl vorsätzlich zugefügt worden sind, sowie auch der besonderen Havarien, d. h. den durch Unfälle oder andere Umstände verursachten Schaden, soweit er aus dem thatsächlichen Zustand von Schiff und Ladung ersichtlich ist, — vorkommenden Falles mit Zuziehung von Sachverständigen — zu constatieren und darüber Urkunden auszustellen.

Die Consuln geben im Absein des Schiffseigenthümers oder eines Bevollmächtigten desselben die Ermächtigung zu Schiffsreparaturen und, wenn das Schiff seeuntüchtig geworden ist, selbst zum Verkaufe desselben.

Im Falle eines Schiffbruches im Bereiche ihres Amtskreises sind sie ermächtigt, alles Nöthige zu verfügen, um die Schiffbrüchigen zu retten, von Schiff und Ladung möglichst viel Vermögen zu bergen. Sie können zu diesem Zwecke auch

den Verkauf der geborgenen Güter vornehmen, und haben im Nothfall die Liquidation zu besorgen und zu überwachen. Sie haben darüber durch Vermittlung ihrer Regierung den Betheiligten Rechnung zu legen und sind denselben für treue, gewissenhafte Geschäftsführung verantwortlich.

Consuln mit eigener Gerichtsbarkeit.

Die Consuln in den vorangeführten muhamedanischen und in den ostasiatischen Staaten (Türkei, Persien, China, Siam, Korea) haben auf Grund von Herkommen und Verträgen weitreichende Befugnisse.

Die Consuln sind in diesen Ländern immun und es kommen ihnen auf Basis geschlossener Verträge gewisse Rechte der Exterritorialität zu.

Die Immunität erstreckt sich auf die Familie des Consuls, das officielle Personal des Consulates und die Dienerschaft.

Die Consuln, Viceconsuln, Dolmetscher und andere im Dienste des Consulates stehende Personen sind von der Zahlung jedes Tributes und aller Steuern befreit.

Das Consulatsgebäude ist unverletzlich. Den Localbehörden ist die Ausübung von Acten der Gerichtsbarkeit im Consulatsgebäude untersagt.

Bei Unruhen und Volksaufständen sind die Consulate Zufluchtstätten für ihre Schutzbefohlenen und für andere, deren Leben bedroht ist.

Die über den Consulatsgebäuden gehisste Nationalflagge bezeichnet dieselben als unverletzlich.

Zu ihrem persönlichen Schutz und zum Schutz des Consulatsgebäudes dürfen die Consuln sich einer eigenen Wache bedienen.

Die Consuln haben das Recht der freien Religionsübung im Consulatsgebäude.

Sie haben die Civil- und Criminalgerichtsbarkeit über ihre Staatsangehörigen. Die Art der Ausübung der Gerichtsbarkeit beruht auf den Gesetzen des Landes, dem das Consulat angehört und auf Verträgen mit den betreffenden Staaten.

Internationale Gerichtshöfe.

In Ägypten wurde 1876, nach langen Verhandlungen zwischen den Mächten, die Consulargerichtsbarkeit durch Errichtung gemischter Tribunale (internationaler Gerichtshöfe) eingeschränkt. Diese Gerichte sind zuständig für Streitigkeiten in Civil- und Handelssachen zwischen Ausländern und Ägyptern und zwischen Ausländern untereinander, soferne diese

letzteren verschiedener Nationalität sind. Die Gerichtsbarkeit in Streitsachen von Europäern derselben Nationalität (Bürgern der Vereinigten Staaten) ist jedoch den Consulargerichten verblieben. In Strafsachen ist die Competenz dieser Gerichte wesentlich beschränkt.

Die Richter dieser Tribunale sind theils Eingeborne, theils, und zwar in der Majorität, Ausländer. Das Ernennungsrecht derselben hat die ägyptische Regierung; sie ist aber in der Wahl der ausländischen Richter an den Vorschlag der betreffenden Regierungen gebunden.[1])

5. Über Staatsverträge. (Staaten-, Völkerverträge, völkerrechtliche Verträge, öffentliche Verträge.)

Die Staaten können als selbständige Rechtspersonen ihre besonderen Rechtsverhältnisse durch Vereinbarungen untereinander, d. h. durch Staatsverträge ordnen, so dass hieraus ein eigentliches Vertragsrecht entsteht.

Zur Rechtsverbindlichkeit völkerrechtlicher Verträge gehören:

1. ein zulässiger Vertragsgegenstand,
2. die Dispositionsfähigkeit der vertragschließenden Staaten (Souveränität),
3. die Willensfreiheit derselben.

Der Umstand jedoch, dass der Staat selbst durch den Zwang der Umstände, und insbesondere durch Kriegszwang, genöthigt ist, den Vertrag einzugehen, schließt die Geltung des Vertrages nicht aus.

Bedingungen der Giltigkeit der Verträge.

Jene Personen, welche einen Vertrag im Namen des Staates abschließen, müssen zur Vertretung des Staates von diesem ermächtigt sein; sie müssen geistig gesund und in ihrem Vorgehen persönlich vollkommen frei sein.

Die Rechtsverbindlichkeit der Staatsverträge beruht auf dem Rechtsbewusstsein der Menschheit und ist nothwendige Bedingung der völkerrechtlichen Weltordnung.

Verträge, deren Inhalt allgemein anerkannte Menschenrechte oder die bindenden Normen des Völkerrechtes verletzen, sind an sich ungiltig.

---

[1]) In Japan ist die Consulargerichtsbarkeit bereits theilweise aufgehoben; ihre gänzliche Aufhebung ist in nächster Zeit bevorstehend.

Die bloße einseitige Willenserklärung eines Staates gegenüber einem anderen Staate wirkt nur dann als Vertragserklärung, wenn sich der erstere Staat durch diese Erklärung gebunden bekennt und der letztere Staat dieselbe annimmt.

Vertragsformen.

Ein Vertrag kann zwar auch in einer mündlichen Abmachung bestehen; doch ist die schriftliche Vertragsform allgemein üblich.

Die schriftliche Form kann durch gemeinsame Unterzeichnung eines Protokolles oder durch eine Vertragsurkunde, welche in mehreren Originalexemplaren von den Staatsoberhäuptern oder deren Bevollmächtigten gemeinsam unterzeichnet wird, oder durch einseitig unterzeichnete Erklärungen der sich verpflichtenden Staaten an den berechtigten Staat vollzogen werden.

Wichtige Verträge beginnen häufig mit der Formel „Im Namen der göttlichen Dreieinigkeit“ oder „Im Namen des Allmächtigen Gottes“.

Zum Eingang der Verträge gehört die Bezeichnung der Contrahenten und der Bevollmächtigten nach Titel und Rang, und die Bezeichnung des Vertragsgegenstandes. Ferner ist die Legitimation der Bevollmächtigten anzugeben.

Der Inhalt wird nach Bedarf in Haupt- und Nebenartikel getheilt; letztere befassen sich meistens mit Ausführungsbestimmungen.

Diese Bestimmungen können auch in Separatartikeln aufgenommen werden. Auch geheime Separatartikel kommen vor. Nicht selten wird dem Vertrag noch ein Schlussprotokoll angefügt.

Verschiedene, auf Verträge bezügliche Bezeichnungen und Namen.

Unter Punctationen versteht man die Feststellung der Hauptpunkte eines erst abzuschließenden Vertrages.

Tractate verzeichnen die Verhandlungsobjecte, über welche eine vorläufige Verständigung erzielt worden ist. Sie sind noch nicht verpflichtend, es sei denn, dass die unterhandelnden Vertreter diese Verbindlichkeit ausdrücklich zugestanden haben.

Präliminarverträge sind vorläufig geschlossene Verträge, welche in der Folge Ergänzung finden. Dieselben sind verbindlich.

Additional- oder Zusatzverträge sind Verträge über specielle Punkte des Hauptvertrages.

Declarationen (Erklärungen) sind unter den Staaten vereinbarte Zusätze oder Abänderungen von internationalen Verträgen und Usancen.

Verträge, welche nicht politische Angelegenheiten oder Angelegenheiten von geringerem Umfang oder Bedeutung betreffen, oder auch als Nebenverträge eines Hauptvertrages erscheinen, werden als Conventionen bezeichnet. Die Bedeutung von „Convention" und „Vertrag" ist übrigens nicht scharf geschieden.

Die Bezeichnung Convention wird auch Handelsverträgen mit halbsouveränen Staaten beigelegt.

Garantieverträge sind solche Verträge, welche zur Sicherstellung der Erfüllung eines Vertrages dienen, indem die eine Partei ein Unterpfand gewährt, oder ein dritter Staat als Bürge eintritt. So ist z. B. die Neutralität Belgiens unter die Garantie der europäischen Mächte gestellt.

Verträge werden oft nach dem Gegenstand benannt, von welchem sie handeln. Demgemäß gibt es:

Grenzverträge, Verträge über Abtretung von Staatsgebiet (Cessionsverträge), Successionsverträge über die Regierungsfolge, Handelsverträge, Zollverträge, Post-, Eisenbahn-, Telegraphenverträge, Auslieferungsverträge, Waffenruhe- und Waffenstillstandsverträge, Friedensverträge u. s. w.

Capitulationen heißen im völkerrechtlichen Sinne die Verträge, welche von den christlichen Staaten mit den muhamedanischen und mit den ostasiatischen Staaten behufs Regelung der Machtbefugnisse und der Gerichtsbarkeit der Consulate geschlossen worden sind.

Solche Verträge bestehen mit der Türkei, Persien, China, Siam, Korea, Mascat. Die mit Japan bestandenen Capitulationen sind theilweise gelöst worden.

Capitulationen im militärischen Sinne jedoch sind Verträge, welche die Übergabe von Festungen und festen Plätzen, von Armeen und Truppenabtheilungen und von Schiffen zum Gegenstande haben.

Cartelle sind Übereinkommen, welche vor oder während des Krieges die Formalitäten vorschreiben, welche betreffs Auswechslung der Gefangenen, Aufnahme der Parlamentäre, bezüglich des Post- und Telegraphenverkehrs, der Unverletzlichkeit gewisser Personen u. dgl. einzuhalten sind.

Der Ausdruck „Cartell" wird übrigens auch oft statt der Worte „Übereinkommen", „Vertrag" gebraucht.

Als Allianz wird ein Staatsvertrag bezeichnet, durch welchen ein Staat einem andern Staate für gemeinsame politische Zwecke seine Mitwirkung und seinen Beistand verspricht.

Ist der Zweck ein kriegerischer, so wird die Allianz eine Defensiv- oder Offensivallianz heißen, je nachdem sie behufs Vertheidigung oder Angriff geschlossen worden ist.

Ist gemeinsame Vertheidigung und Angriff in Aussicht genommen, so ist die Allianz ein Bündnis zu Schutz und Trutz.

Beitritt, Anschluss an einen bestehenden Vertrag seitens dritter Staaten.

An einem zwischen zwei Staaten geschlossenen Vertrage können sich andere Staaten durch Accession (Beitritt) oder Adhäsion (Anschluss) betheiligen.

Der Beitritt bedingt den förmlichen Eintritt eines Staates in ein bereits bestehendes Vertragsverhältnis anderer Staaten. Der Anschluss bezieht sich oft nur auf die Rechtsprincipien, die in dem betreffenden Vertrage ausgesprochen sind, oder nur auf einzelne Bestimmungen desselben.

Wann Verträge verbindlich werden. Ratification.

Die Wirksamkeit der Verträge beginnt — wenn nicht anders vorbehalten wurde — vom Datum der Fertigung der Vertragsprotokolle oder Vertragsurkunden durch die Bevollmächtigten der contrahierenden Staaten, die Rechtsverbindlichkeit der Verträge im völkerrechtlichen Sinne aber vom Datum der Ratification, die unter Umständen von einem Staate versagt werden kann.

Dauer der Vertragsverbindlichkeit.

Die Vertragsverbindlichkeit hört auf:

1. wenn die verabredete Leistung erfüllt oder die vorausgesetzte auflösende Bedingung eingetreten ist;

2. falls ein Vertrag nur auf eine bestimmte Zeitdauer geschlossen worden ist, mit Ablauf dieser Zeitfrist, es sei denn, dass beide Parteien ihn stillschweigend in Kraft lassen und keine ihn kündigt;

3. wenn ein Vertrag in beiderseitigem Einverständnisse gelöst wird.

Die Vertragsverbindlichkeit hört weiters auf, wenn der Berechtigte darauf Verzicht leistet.

Eine einseitige Kündigung seitens einer Vertragspartei kann einen Vertrag nur dann lösen, wenn das Recht freier

Kündigung vorbehalten worden ist, oder wenn sich aus den Umständen ein Recht zur Kündigung ergibt.

Wenn eine Vertragspartei ihre Verbindlichkeit nicht hält und die Vertragstreue bricht, so kann sich die verletzte Partei vom Vertrage lossagen.

Die Giltigkeit der Verträge ist nicht an die Fortdauer des Friedenszustandes gebunden und hört nicht von Rechtswegen und nothwendigerweise auf, wenn es zwischen den Vertragsmächten zum Kriege kommt, es sei denn, dass die Erfüllung der Verträge durch den Krieg unmöglich gemacht worden ist, oder dass die Grundlage, auf der die Verträge beruhen, durch den Krieg zerstört wird.[1])

6. Völkerrechtliche Schiedsgerichte.

Schiedsgericht im völkerrechtlichen Sinne ist jenes Forum, welchem Staaten die Lösung einer zum Zwiespalte Anlass gebenden strittigen Frage übertragen, mit dem Willen, sich dessen Schiedsspruche zu unterwerfen.

In der Regel steht es den Parteien, welche einem Schiedsgericht die Entscheidung anheimgeben wollen, frei, zu bestimmen, wem das Schiedsrichteramt übertragen werde.

Eine Beschränkung in dieser Wahl wird nur dann eintreten, wenn die betreffenden Staaten durch einen Vertrag hierin gebunden sind.

Zu Schiedsrichtern können Staatsoberhäupter, bestehende Gerichtshöfe, Privatpersonen, wie z. B. Rechtsgelehrte, gewählt werden.

Wird ein Staatsoberhaupt als Schiedsrichter gewählt, so wird der Schiedsspruch, auch wenn dieser durch besonders hiefür delegierte Zwischenpersonen ausgearbeitet worden ist, doch in seinem Namen und unter seiner Autorität gefällt und verkündet.

Im allgemeinen werden als Schiedsrichter Männer gewählt, welche angesehene Vertreter der völkerrechtlichen Wissenschaft und zugleich Kenner der völkerrechtlichen Praxis sind.

Die streitenden Parteien wählen entweder gemeinsam die Schiedsrichter, oder jede Partei wählt ihre Schiedsrichter in gleicher Anzahl wie die Gegenpartei.

---

[1]) Vergl. Seite 95.

Ist über den Obmann nichts vereinbart, so werden die beiderseitigen Schiedsrichter denselben gemeinsam wählen, oder es wird einem unparteiischen Dritten die Wahl desselben anheimgestellt.

Der Spruch der Mehrheit gilt als Spruch des ganzen Schiedsgerichts.

Der Spruch der Schiedsrichter kann nur im Falle der Überschreitung ihrer Vollmachten, eines unredlichen Verfahrens, einer Verletzung der Grundsätze jedes Rechtsverfahrens, endlich wenn der Spruch gegen die Gebote des Völker- und Menschenrechtes verstößt, als ungiltig angefochten werden.

Völkerrechtliche Schiedsgerichte sind in neuester Zeit wiederholt in Anwendung gekommen und sind durch die Haager Conferenz 1899 eine dauernde internationale Institution geworden.

In dieser Conferenz sind im voraus für allfällige Streitigkeiten zwischen den Vertragsmächten bestimmte Normen über Schiedsgerichte und deren Verfahren festgesetzt und die Schiedsgerichte mit einer wirksamen Gerichtsbarkeit ausgerüstet worden.[1])

---

[1]) Siehe II. Theil.

Das internationale Seerecht
in Friedenszeiten.

I. Die Freiheit des Meeres. — Küstenmeer (Territorialmeer), Küstengewässer (Territorialgewässer).

Das offene Meer.

„Das offene Meer — die hohe See — ist frei“ — ist ein Grundprincip des internationalen Seerechts und bedeutet soviel als: der Verkehr auf der hohen See steht jedermann frei; jedermann ist es gestattet, die Erzeugnisse der hohen See auszubeuten.

Für die Benützung des Meeres und seiner Producte gibt es nur die eine Bedingung, dass jene, welche es benützen, andere nicht daran hindern, das Gleiche zu thun.

Das offene Meer kann nicht Object eines Besitzes, es kann nicht Eigenthum irgend eines Staates, irgend einer Nation sein. Denn es ist keinem Staate, keiner Nation möglich, über selbes eine ausschließliche Herrschaft zu üben, über selbes selbständig zu verfügen und jede fremde Einwirkung ferne zu halten; es ist unmöglich, selbst einzelne Nebenmeere derart abzusperren, um deren Benützung nur den Angehörigen eines bestimmten Staates oder Volkes vorzubehalten.

Die Freiheit des Meeres ist überdies eine Nothwendigkeit für die fortschreitende Entwicklung der Menschheit; denn sie bedingt die Freiheit im Verkehr zwischen den Staaten und Nationen — die Freiheit des Weltverkehrs, welcher eben im Meere seinen großartigsten Vermittler findet.

Das Meer ist daher Gemeingut aller Staaten und Nationen, und da diese völkerrechtlich gleich stehen, so ist in Bezug auf die See jeder Anspruch und jede Handlung, welche den Charakter einer Überwachung, einer Jurisdiction oder Tributerhebung von Seite eines einzelnen Staates gegenüber den andern an sich trägt, ein völkerrechtswidriger Act der Gewalt.

Historischer Rückblick.

Ursprünglich ward die See als frei betrachtet.

Das römische Gesetz zählte das Meer zu den gemeinsamen Dingen — res communes — welche keinen Besitz darstellen können.

Im Mittelalter erhoben verschiedene Staaten Ansprüche auf die ihnen nächstliegenden Meere. Venedig beanspruchte die Herrschaft über das Adriatische Meer, Genua über das Ligurische, Dänemark und Schweden über das Baltische Meer, England über die Gewässer von Statland in Norwegen bis Cap Finisterre in Spanien. Derlei Ansprüche waren dazumal insofern nicht ohne günstigen Einfluss auf den Seeverkehr, als sich die betreffenden Staaten ihrerseits verpflichtet hielten, die zur Zeit stark florierende Seeräuberei in ihren Gewässern zu bekämpfen. Ernster gestalteten sich die fraglichen Ansprüche nach der Entdeckung Amerikas, indem der Wettbewerb um die Führung im Welthandel bei einzelnen Nationen das Bestreben erzeugte, andere vom Verkehr in gewissen Gebieten ganz auszuschließen.

Am weitesten gingen hierin die Spanier und Portugiesen, deren Machtsphären nach der Entscheidung Papst Alexanders VI. ein durch die Cap Verdischen Inseln laufender Meridian scheiden sollte.

Mit dem stets wachsenden Verkehr verschwanden mehr und mehr die Forderungen nach derartigen Vorrechten; aber erst in der Gegenwart sind sie als völlig erloschen zu betrachten.

Küsten- (Territorial-) Meere.

Küstenmeere (Territorialmeere), Küstengewässer (Territorialgewässer) sind derjenige Theil des Meeres, welcher die Küsten bespült und als dem Uferstaat angehörig zu betrachten ist, insoweit der Uferstaat sich über denselben die Herrschaft zu erhalten imstande ist.

Derselbe muss aber auch innerhalb besagter Ausdehnung zu seinem Besitzstande aus dem Grunde gezählt werden, weil dies vielfache Interessen des Uferstaates — seine Sicherheit, die Wahrung seiner Unabhängigkeit und Autorität, sowie die Pflege des ökonomischen Wohles seiner Angehörigen — nothwendig machen.

Es muss dem Uferstaate ermöglicht sein, vom Ufer aus zur Abwehr gegen Angriffe von „seewärts“ wirksame Schutz-

maßregeln zu ergreifen, die eigene Neutralität nach der Seeseite zu schirmen, die polizeiliche und sanitäre Aufsicht, sowie die Zollaufsicht auszuüben, die Küstenschiffahrt und die Verwertung der Meeresproducte seinen Uferbewohnern zu sichern.

Die ausschließliche Hoheit des Uferstaates in den Küstengewässern liegt zugleich im Interesse aller seefahrenden Nationen durch die Schaffung und Erhaltung der mannigfachen Anstalten und Vorkehrungen, welche die Erleichterung und Sicherung der Schiffahrt bezwecken.

Ausdehnung des Territorialmeeres.

Für die Ausdehnung des Territorialmeeres kann im Sinne des oben Gesagten naturgemäß nur die Tragweite der zur Zeit weitest tragenden Geschütze entscheidend sein. Dementsprechend wäre auch diese von einer Linie des Ufers aus zu rechnen, von welcher aus die Geschütze thatsächlich in Wirksamkeit gesetzt werden können, d. h. von jener Linie aus, bis zu welcher die Errichtung von Strandbatterien noch möglich ist, ohne bei höchstem Wasserstand eine Gefährdung durch die Flutwelle befürchten zu müssen. Da die Möglichkeit der Anlage solcher Batterien je nach den Anschauungen der Fachmänner und je nach den Opfern, welche man hiefür bringen kann, nicht einen unabänderlichen Maßstab gibt, so ist als die in Rede stehende innere Grenze — weil von menschlicher Einwirkung unabhängig — die Linie des niedrigsten Ebbestandes anzuerkennen, die im allgemeinen auch als die völkerrechtlich geltende angesehen wird.

Als äußere Grenze der Territorialgewässer ist in zahlreichen Staatsverträgen, Gesetzen, Reglements, Neutralitätserklärungen, Capereiverordnungen und anderen Erlässen der Neuzeit die Entfernung von 3 Seemeilen, von der niedrigsten Ebbelinie aus gerechnet, angenommen und kann derzeit noch als die thatsächlich allgemein geltende betrachtet werden.

In neueren Zeiten wurden wiederholt Versuche gemacht, diese Grenze weiter hinauszurücken.

1863 nahm die „Alabama“ vier Seemeilen von der Küste des Caplandes das Handelsschiff der Union „Sea Bride“. Der Consul der Union forderte die Herausgabe der Prise auf Grund der vergrößerten Tragweite der gezogenen Geschütze,

durch welche auch eine Erweiterung des Territorialmeeres bedingt sei. Seine Forderung wurde aber von dem Gouverneur des Caplandes zurückgewiesen. Die Spanier beanspruchten aus demselben Grunde als Seegrenze der Küstengewässer Cubas die Sechsmeilenlinie. Wiederholt — 1876 und 1880 — wurden diese Ansprüche von der britischen Regierung und von der Regierung der nordamerikanischen Vereinstaaten abgelehnt.

Nach den Beschlüssen des Institutes für internationales Recht hätte sich die Seegrenze der Territorialgewässer auf sechs Seemeilen von der Linie niedrigster Ebbe zu erstrecken.

Dieses Ausmaß dürfte auch in der Hinsicht als nicht unrationell erscheinen, als die Wirksamkeit der Geschütze auch nach der Distanz (6 Seemeilen gleich 11 Kilometer) zu bemessen ist, welche gegenüber beweglichen Objecten, wie Schiffe es sind, noch Treffwahrscheinlichkeit verspricht.

Buchten, Baien, Meerbusen, eingeschlossene Meere, Meerengen.

Zu den Territorialgewässern eines Staates gehören Buchten, Baien, Meerbusen, eingeschlossene Meere (mers enclavées) und Meerengen, deren beiderseitige Ufergrenzen im Besitze eines und desselben Staates sind, und deren Einfahrt der ganzen Breite nach vom Ufer aus bestrichen werden kann, oder deren Einfahrten durch Inseln, Riffe und Bänke derart eingeengt sind, dass sie die angegebene Breite nicht überschreiten.

Der Dreimeilengrenze an offener Küste entspräche eine Sechsmeilenbreite der in Rede stehenden Zufahrten; doch ist in mehrfachen Staatsverträgen und Conventionen speciell mit Rücksicht auf die Seefischerei für Buchten und Kusteneinschnitte, innerhalb welcher die Fischerei den Küstenbewohnern vorbehalten bleibt, eine Maximalbreite von zehn Seemeilen festgesetzt, wie z. B. in der Fischereiconvention zwischen England und Frankreich 1839 und im Übereinkommen zwischen Großbritannien und dem Norddeutschen Bund 1868. Auch in den wiederholten Verhandlungen zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten bezüglich des Fischereirechts der beiderseitigen Unterthanen in den nordamerikanischen Gewässern wurde eine Mündungsbreite von zehn Seemeilen als maßgebend hingestellt.

Nach den Berathungen und Beschlüssen des Instituts für internationales Recht soll das Besitzrecht der Uferstaaten an Golfen und Meerengen, entsprechend der für das Territorialmeer an offener Küste beantragten Sechsmeilenlinie, zur Voraussetzung haben, dass die Einfahrt nicht mehr als 12 Meilen Breite besitze.

Es ist zu hoffen, dass einseitige Interessen auch die Frage der Territorialgewässer nicht länger einer natürlichen Lösung entziehen werden.

Inseln und Bänke, welche einer Küste vorgelagert sind, sind dem Uferstaate zuzusprechen, insofern dessen Sicherheit durch ihren Besitz wesentlich bedingt ist.

1805 wurde durch einen britischen Kaper ein Handelsschiff unter amerikanischer Flagge nahe der Mississippi-Mündung weggenommen. Die Wegnahme geschah auf mehr denn drei Meilen vom Festland, doch innerhalb drei Meilen von den Schlamminseln, welche die Küste umsäumen. Die Vereinigten Staaten waren zur Zeit neutral. Die Prise ward vom britischen Prisengericht als illegal erklärt, weil diese Eilande, obwohl nicht bewohnbar, doch als Alluvialland Theile des Festlandes und ihr Besitz zur Beherrschung des Stromes nothwendig seien.

Die Staatshoheit in den Territorialgewässern.

Um das Verhältnis der Staatshoheit der Uferstaaten zu ihren Territorialgewässern näher zu besprechen, so ist vor Allem zu bemerken, dass ihnen auf denselben die Ausübung der Souveränitätsrechte zusteht. Sie haben auf denselben das Recht der Jurisdiction, der Handhabung der Sicherheits- und Sanitätspolizei, der Zollcontrole, der Regelung der Strandungsangelegenheiten, der Festsetzung des Seeceremoniells; sie können ihren Staatsangehörigen den Betrieb der Küstenfrachtfahrt und der Küstenfischerei vorbehalten.

Sie dürfen aber der Schiffahrt Fremder in den besagten Gewässern nur dann und insoweit Beschränkungen auferlegen, als es ihr Ansehen, ihre Wohlfahrt und Sicherheit fordert.

Einige Staaten nehmen bei Ausübung der Zollcontrole für die Eigengewässer eine größere Distanz als drei Seemeilen in Anspruch.

England und die Vereinigten Staaten erstreckten zu diesem Zwecke die Territorialgrenze bis 12 Seemeilen vom

Ufer. Diese Ansprüche sind völkerrechtlich nicht haltbar und sind nur in dem Sinne zulässig, dass Schiffe und Fahrzeuge, welche sich außerhalb der üblichen Seegrenze einer Verletzung der Zollgesetze schuldig gemacht haben, verurtheilt werden können, wenn sie, nach einem Hafen des Uferstaates bestimmt, in das Territorialwasser desselben eintreten.

Hingegen kann ein Handelsschiff oder Fahrzeug, welches sich innerhalb des Territorialwassers eines Staates gegen die Gesetze dieses Staates vergangen hat, bis über die Dreimeilenlinie hinaus verfolgt und festgenommen werden, vorausgesetzt, dass die Jagd beginnt, während das gedachte Schiff oder Fahrzeug noch innerhalb der Dreimeilenlinie ist, oder selbe gerade überschritten hat. Zu einem solchen Vorgehen muss der Uferstaat schon mit Rücksicht auf eine wirksame Durchführung und Beachtung seiner Gesetze völkerrechtlich befugt sein.

Entkommt das betreffende Schiff, so darf es späterhin auf hoher See von Schiffen des Staates, dessen Gesetze verletzt wurden, nicht festgehalten werden. [1])

Die Uferstaaten können nur Häfen und Rheden ihrer Küste der fremden Schiffahrt — Fälle großer Seegefahr (relâche forcé) ausgenommen — sperren, doch darf diese Maßregel nicht einseitig die Schiffe des einen oder anderen Staates treffen, es sind überhaupt alle fremden Schiffe gleich zu behandeln.

Ein Ausschluss oder eine beschränkte Zulassung fremder Schiffe kommt vornehmlich nur bei Kriegshäfen vor, indem die Dauer des Aufenthaltes, die Zahl der gleichzeitig anwesenden Kriegsschiffe der gleichen Flagge festgesetzt wird, und ihnen in einem bestimmten Theile des Hafens die Ankerplätze zugewiesen werden. Es herrscht übrigens die Gepflogenheit, die Entsendung einer größeren Anzahl Kriegsschiffe an eine fremde Küste der Regierung des betreffenden Staates auf diplomatischem Wege vorher bekanntzugeben.

Für die Zulassung fremder Kriegsschiffe in eigenen Häfen bestehen übrigens in den verschiedenen Staaten besondere Vorschriften.

Laut Berliner Vertrag 1878, Art. 29 „bleiben der Hafen von Antivari und alle zu Montenegro gehörigen

---

[1]) Snow, Seite 52.

Gewässer den Kriegsschiffen aller Nationen verschlossen".

Wenn an Meerengen verschiedene Uferstaaten grenzen, so sind sie verpflichtet, einander in dem gemeinsamen Gebiete wechselseitig den Küstenschutz zuzugestehen, oder über eine Scheidelinie sich zu vereinbaren.

Freie Meerengen. Interoceanische Canäle.

Meerengen, welche freie Meere verbinden, sind, auch wenn sie zum Territorium eines Staates gehören, für die Schiffahrt frei zu halten.

Das Gleiche muss bezüglich interoceanischer Canäle — wie des Suezcanales, der übrigens neutralisiert worden ist — geltend gemacht werden, wenn dieselben von Meer zu Meer die einzige Wasserverbindung darstellen, oder wenn deren Schliessung dem Weltverkehr schweren Schaden bringen müsste.

Der Bosporus und die Dardanellen.

Laut Friedensvertrag 1856 ist die Befahrung des Bosporus und der Dardanellen nur den fremden Kriegsschiffen gestattet, welche für den Dienst der Gesandten in Constantinopel und zur Verfügung der internationalen Donaucommission bestimmt sind. Der Vertrag von London 1871 hielt diese Regel aufrecht, doch stellte er es der Pforte anheim, in Friedenszeiten Kriegsschiffe befreundeter Mächte die gedachten Engen passieren zu lassen, wenn sie es zum Zwecke nothwendig findet, um die Beobachtung der Stipulationen des Pariser Friedensvertrags 1856 zu sichern.

Die erwähnten Verträge wurden von allen Großmächten unterzeichnet. Nach dem russisch-türkischen Übereinkommen von 1891 ist Schiffen der russischen Freiwilligen Flotte nach vorangegangener Anzeige die Durchfahrt mit Truppen und Strafgefangenen an Bord gestattet. [1])

Der Sundzoll.

Dänemark erhob seit Jahrhunderten für die Passage durch den Sund und die Belts einen Zoll (Sundzoll). Bei dem riesigen Anwachsen des Schiffsverkehrs konnte ihn Dänemark den anderen Seemächten gegenüber nicht länger aufrechterhalten, und willigte im Vertrag von Kopenhagen 1857 in eine Ablösung des Sundzolls durch die europäischen Seestaaten, welche diese unter dem Titel einer Entschädigung für die fernere Erhaltung und Einrichtung von navigatorischen Sicherheitsvorkehrungen leisteten.

[1]) Ullmann, Seite 185.

Im gleichen Jahre schlossen die Vereinigten Staaten von Nordamerika zu demselben Behufe einen Separatvertrag mit Dänemark.

Zur Frage des See-Fischereirechtes.

Vielfach und ernster Natur waren die Streitigkeiten der Staaten wegen Gestattung der Fischerei in gewissen, besonders fischreichen Gewässern, indem die betreffenden Uferstaaten, Territorialhoheit beanspruchend, von diesen Gewässern Fremde fernzuhalten suchten, letztere aber auf Grund verjährter Rechte und anderer Ansprüche sich einer Ausschließung widersetzten.

Die bedeutendsten Streitobjecte waren die Gewässer Neu-Schottlands und Neu-Fundlands, sowie das Behringsmeer.

Im Zwiespalt Großbritanniens mit den Vereinigten Staaten bezüglich der ersteren Gewässer ward 1887 ein modus vivendi gefunden; die Behringsmeer-Frage ward 1893 gelöst.

Diese letztere Frage erscheint insoferne von besonderem Interesse, als sie zeigt, welch große Wandlungen der Begriff „Territorialwasser“ in seiner völkerrechtlichen Geltung erst im Laufe der neuesten Zeit erfahren hat. 1821 erklärte Russland das Behringsmeer als geschlossenes Meer und verbot allen fremden Schiffen, den Küsten und Inseln des russischen Nordamerika auf weniger denn 100 Seemeilen sich zu nähern.

Russland rechtfertigte diesen Machtspruch damit, dass das Meer in Nord von 51° auf Grund erster Entdeckung und durch den Besitz beider Küsten russisches Gebiet sei. England und die Vereinigten Staaten protestierten dagegen. Russland schloss hierauf 1824 mit diesen beiden Staaten ein Abkommen, in welchem es den Unterthanen derselben gestattete, in den bisher geschlossenen Gewässern zu fischen und an von Russen noch nicht besetzten Küstenplätzen mit den Eingeborenen Handel zu treiben.

Diese Stipulationen behielten Geltung bis Russisch-Nordamerika in den Besitz der Vereinigten Staaten überging.

Die Fischerei, besonders der Robbenschlag gewann nun großen Aufschwung. Die nordamerikanische Regierung verlieh 1870 der Alaska-Handelsgesellschaft ein Monopolrecht gegen Zahlung einer gewissen Summe und unter der Bedingung, nur auf den Inseln, und auch da nicht mehr als 100.000 Robben im Jahre zu tödten.

Doch Kanadier und andere lockte der reiche Gewinn und, nicht beschränkt durch eine Vertragsverbindlichkeit, tödteten sie alle Robben, welche sie außerhalb der gewöhnlichen Territorialgrenzen fanden. Dies führte zu Conflicten zwischen der Union und England. Britische Seefahrer wurden vor Gericht gestellt und verurtheilt.

Das Urtheil basierte auf der Voraussetzung, dass die Territorialgewässer von Alaska alle innerhalb der in der Cessions-Urkunde 1867 angegebenen Grenzen gelegenen Gewässer in einer Gesammtfläche von 1500 Meilen Länge und 700 Meilen Breite umfassen, wogegen England remonstrierte. Doch erfolgten noch weitere Verurtheilungen englischer Seefahrer, und es hatte allen Anschein, dass sich der lange Streit zu einer Kriegsgefahr steigere. Endlich wurde die Austragung der Sache einem Schiedsgericht von 7 Rechtsgelehrten übergeben, von denen je 2 von den gegnerischen Parteien, je einer von dem Präsidenten der französischen Republik, dem Könige von Italien und dem Könige von Schweden und Norwegen ernannt wurden.

Nach dem Ausspruch des Schiedsgerichtes, 15. August 1893, hatte Russland kein Recht, das Behringsmeer als geschlossenes Meer zu erklären; es konnte daher nicht abtreten, was es nicht besaß.

Demgemäß seien die Territorialrechte der Vereinigten Staaten auf die Baien und Golfe und an offener Küste auf die Gewässer innerhalb der Dreimeilenlinie beschränkt. Zu gleicher Zeit erkannte es das Schiedsgericht als nothwendig, die Ausübung der Fischerei bestimmten Normen zu unterziehen, um die Ausrottung der Robben zu verhindern.

Das Schiedsgericht erklärte die Behringssee als freies Meer und arbeitete ein Gesetz zu dem Zwecke aus, um ferneren Streitigkeiten vorzubeugen und zugleich die Ausrottung dieser wertvollen Thiere hintanzuhalten.[1])

Um die Fischerei in der Nordsee zu regeln, an der sich Angehörige der verschiedenen Uferstaaten betheiligen, war zwischen diesen Staaten 1883 die Nordsee-Fischerei-Convention geschlossen worden. In dieser Convention ward für eine wirksame Controle der Fischereigründe außerhalb der Territorial-Gewässer vorgesehen.

[1]) Lawrence, Seite 170—173.

Österreich-Ungarn und Italien haben im Handels- und Schiffahrtsvertrag 1878 ihren Küstenbewohnern für die Dauer des Vertrages gestattet, längs der Küste des anderen Staates zu fischen, mit Ausschluss der Korallen- und Schwammfischerei und vorbehaltlich des den Bewohnern der Küste innerhalb einer Seemeile vom Ufer zustehenden ausschließlichen Rechtes zum Fischfange.

II. Nothwendigkeit der Staatsangehörigkeit der Schiffe, welche die See befahren.

Schiffspapiere.

Begründung dieser Nothwendigkeit.

Der freie Verkehr zur See verlangt eine Bürgschaft, welche nur die Staaten, nicht Individuen oder Körperschaften zu bieten vermögen.

Die Schiffe, welche die See befahren, müssen daher irgend einem Staate angehören, dessen Schutz sie zugleich genießen.

Durch die Unterstellung der das Meer befahrenden Schiffe unter die Staatshoheit ist nicht nur ein Mittel gegeben, den freien Verkehr zur See gegen gewaltsame Störungen zu sichern, es ist hiedurch auch die Möglichkeit geboten, demselben erhöhte Sicherheit zu gewähren, indem die Schiffe an übereinstimmende Gesetze der Staaten über Straßenregeln und Lichterführung, über Signalisierung und gegenseitige Hilfeleistung gebunden werden.

Mag der Staat, dessen Flagge ein Schiff führt, mehr oder weniger civilisiert, dem Völkerrechte mehr oder weniger nahe stehen, immerhin ist es eine Nothwendigkeit, dass jedes Schiff irgend einem Staate angehöre, um ohne Gefahr für sich und ohne Bedrohung anderer am maritimen Verkehr theilzunehmen.

Bedingungen bezüglich der Nationalität der Schiffe.

Die Gesetze der einzelnen Staaten bestimmen, unter welchen Bedingungen ein Schiff die Staatsangehörigkeit erlangen kann.

Schiffe, welche Staatseigenthum sind, wie Kriegsschiffe, Fahrzeuge für den Zoll- und Sanitätsdienst etc. sind an und für sich dem Staate angehörig. In diese Kategorie sind auch

Schiffe und Fahrzeuge zu rechnen, welche für Staatszwecke gemietet sind, insolange dieses Mietsverhältnis dauert.

Die Normen betreffs der Staatsangehörigkeit — der Nationalität — eines Privatschiffes beziehen sich auf das Schiff selbst und auf Personen. Betreffs des Schiffes: auf Bau und Ursprung desselben, ob im In- oder Auslande gebaut, und im letzteren Falle, unter welchen Umständen es die Flagge des Staates führen dürfe; betreffs Personen: auf die Eignerschaft, ob das Schiff ausschließlich Staatsangehörigen eigen sein müsse, oder ob und in welchem Verhältnisse Fremde Antheil an demselben haben dürfen; auf Schiffsführer und Schiffsofficiere, ob alle Staatsangehörige sein müssen und inwieweit Fremde als Schiffsführer oder als Schiffsofficiere zulässig sind; auf die Mannschaft, ob die gesammte Schiffsbesatzung staatsangehörig sein müsse, oder zu welchem Theile dieselbe aus Fremden bestehen dürfe.

In Österreich-Ungarn bestehen nachfolgende Bestimmungen:

Jedes See-Handelsschiff muss in das Schiffsregister eingetragen oder mit einem Interimspass (Flaggen-Attest) versehen sein.

Die Eintragung ins Schiffsregister kann nur dann erfolgen, wenn das Schiff wenigstens zu zwei Drittheilen Eigenthum von Österreichern (Ungarn) ist. Diesen Personen sind gleich zu achten Actiengesellschaften, soferne sie auf österreichischem (ungarischem) Territorium errichtet sind und daselbst ihren Sitz haben.

Jedes österreichische (ungarische) See-Handelsschiff soll von einem Österreicher (Ungarn) befehligt werden, und wenn es der weiten Seefahrt angehört, nebst dem Schiffer auch einen österreichischen (ungarischen) Steuermann (Tenente) an Bord haben. Jedes österreichische (ungarische) Schiff muss innerhalb des österreichischen (ungarischen) Territoriums einen Heimatshafen haben.

Als Heimatshafen ist derjenige Hafen zu betrachten, von welchem aus mit dem Schiffe die Seefahrt betrieben werden soll.

Das Register der Schiffe weiter Fahrt und jenes der großen Küstenfahrt wird von der Seebehörde, jenes der kleinen Küstenfahrt von dem Hafenamt geführt, in dessen Amtsbezirk der Heimatshafen liegt. Die weite Fahrt erstreckt sich auf alle Meere, die große Küstenfahrt auf das Adriatische und Mittelländische Meer, auf das Schwarze und Azowische Meer, auf den Suez-Canal und das Rothe Meer.

Die kleine Küstenfahrt erstreckt sich auf das Adriatische Meer bis zum Cap Santa Maria di Leuca im Westen, Cap Clarenza im Osten einschließlich des Golfes von Lepanto und der Jonischen Inseln bis Zante.

Schiffspapiere zur Constatierung der Nationalität.

Um seine Staatsangehörigkeit darzuthun, und über Ladung und Reiseziel Aufschluss zu geben, was speciell in Kriegszeiten wichtig erscheint, hat jedes Privatschiff bestimmte Schiffspapiere mit sich zu führen.

Diese Schiffspapiere beziehen sich auf den Nachweis der Nationalität des Schiffes, auf die Bemannung und Passagiere, auf die Ladung, auf die jedesmalige Reise.

Für den Nachweis der Nationalität des Schiffes kommen in Betracht:

Der Registerbrief (Certificat), bezw. der Interimspass (Flaggenattest),[1]) welch' letzterer im Falle, als ein Schiff im Auslande erworben worden ist, von einer competenten Behörde (Consulat) für eine bestimmte kurze Zeit ertheilt wird, bis die Registrierung platzgreifen kann.

Der Registerbrief, bezw. Interimspass genügt zum Nachweis der Nationalität eines Schiffes; doch kommt anderweit in der Praxis noch der Seebrief, Seepass als Attest der Nationalität eines Schiffes vor; derselbe ist die amtliche Legitimation des Capitäns (Schiffers) zur Seefahrt unter nationaler Flagge mit einem bestimmten Schiffe, und enthält in der Regel Namen und Domicil der Rheder, Namen des Heimatshafens und den Tonnengehalt des Schiffes, Namen, Heimatshafen und Domicil des Capitäns (Schiffers). Außer dem Seepass dienten früher zum Nachweis der Nationalität eines Schiffes nachstehende Documente, welche unter Umständen auch gegenwärtig zur Consta-

---

[1]) Formular von öst. Registerbrief und Interimspass siehe 2. Band.

tierung der Nationalität eines Schiffes angezogen werden können: Der Beil-(Biel-)brief (Constructions-Certificat) — die obrigkeitliche Bescheinigung, wie, wann, wo, von wem, für wen und zu welchem Zweck das Schiff erbaut worden ist, welchen Namen das Schiff führen soll und dass der Bau vorschriftsmäßig sei. — Der Kaufbrief (Kauf-Contract); der Messbrief (Aichungs-Certificat) — die Urkunde über die amtlich vorgenommene Vermessung und deren Resultate nach Dimensionen und Raumgehalt;[1] endlich unter Umständen das Rhedereiverzeichnis, das ist eine obrigkeitliche Bescheinigung über die Eigenthumsverhältnisse.[2])

Schiffspapiere bezüglich des Schiffs-Personales.

Die Documente betreffs Bemannung und Passagiere sind: Die Musterrolle, welche das Verzeichnis der eingeschifften Mannschaft, deren Nationale und die Heuer-Bestimmungen enthält, die Passagierliste und der Gesundheitheitspass.

Zu obigen Papieren kommen noch die Seedienstbücher der Mannschaften.[3])

Schiffspapiere bezüglich der Ladung.

Documente, welche die Ladung betreffen sind: Der Frachtvertrag (Chartepartie), die Ladescheine (Connossements), das Waren-Manifest (Verzeichnis der geladenen Güter), die Declarations-Certificate (Bescheinigungen über Marktpreise gewisser Waren) von Consulaten ausgestellt.

Schiffspapiere bezüglich der Reise, des Abfahrts- und Bestimmungsortes.

Documente betreffs der Reise sind: Das Logbuch des Schiffes, die Musterrolle, Pässe, die Certificate und Visa der Consuln im Registerbrief, die Zollscheine und die oben angeführten Ladungspapiere.

Äußere Kennzeichen der Nationalität der Schiffe.

Handelsschiffe haben ihre Nationalität äußerlich durch die Flagge ihres Staates kenntlich zu machen. Sie haben überdies auch ihren Namen an beiden Seiten des Bugs, und Namen und Heimatshafen am Heck oder an den Seiten des Schiffes achter in deutlichen Lettern zu zeigen. Eine Namensveränderung des Schiffes ist ohne Bewilligung der competenten Behörde nicht statthaft. Die Handelsschiffe mancher Staaten, wie z. B. Österreich-Ungarns, des

---

[1]) Formular für Beil- und Messbrief, siehe 2. Band.

[2]) Die in verschiedenen Staaten erforderlichen Documente zum Beweise der Staatsangehörigkeit der Schiffe, siehe 2. Band.

[3]) Formular für Musterrolle und Seedienstbuch, siehe 2. Band.

Deutschen Reiches, Englands, Russlands, kennzeichnen sich schon durch die Flagge als Handelsschiffe, da die Kriegsschiffe eine besondere Flagge führen.[1])

Als öffentliche Staatsschiffe sind alle Schiffe zu betrachten, welche Eigenthum des Staates sind und ausschließlich oder zeitweilig im Dienste des Staates Verwendung finden.

Kriegsschiffe.

In erster Linie kommen hier die Kriegsschiffe in Betracht.

Kriegsschiffe im eigentlichen Sinne des Wortes sind mit ihrer Armierung und Bemannung als solche schwer zu verkennen und genügt Flagge und Wimpel,[2]) vorkommenden Falles das Wort des Commandanten, um deren Nationalität zu constatieren und sie in den Genuss der Rechte zu setzen, welche Kriegsschiffen zukommen. Dies ist der allgemein anerkannte völkerrechtliche Usus und hat auf alle Schiffe Anwendung, welche zum Stande der Kriegsmarine gehören, oder zeitweilig für besondere Diensteszwecke in denselben aufgenommen worden sind und von einem Officier der Kriegsmarine dieses Staates befehligt werden.

In zweifelhaften Fällen wären das Ernennungs-Decret des Commandanten zu seiner Charge oder zum Commandanten des Schiffes, sowie die Instructionen, Segelordnung, welche er von seiner Regierung erhalten hat, Documente zur Constatierung des Charakters und der Nationalität des Schiffes; allein bei den mancherlei äußerlichen Beweisen entfällt das Bedürfnis einer besonderen Beglaubigung, und ist in der Verantwortlichkeit der

[1]) Für Transport- und Depot-Schiffe der Kriegsmarine, sowie für andere Regierungsschiffe, für Lotsenfahrzeuge und Postdampfer bestehen in der Regel Flaggen mit eigenen Abzeichen. Den Yacht-Clubs wird regelmäßig eine besondere Clubflagge verliehen. Einzelnen Yacht-Clubs ist die Führung der Kriegsflagge gestattet, so dem k. und k. Yachtgeschwader, dem Royal Yacht Squadron in Cowes, dem königl. italienischen Yachtclub in Genua. Perels S. 50.

[2]) Nach dem italienischen Marine-Reglement kann es übrigens Officieren der Flottenreserve gestattet werden, auch auf den von ihnen befehligten Kauffahrern den Wimpel zu führen.

Englische Seeofficiere der Reserve dürfen, wenn sie das Commando eines britischen Kauffahrers übernommen haben, statt der rothen Handelsflagge, die blaue Flagge der königl. Marine führen; die Führer deutscher Seehandelsschiffe, welche zum Stande des kaiserl. Seeofficiers-Corps gehören, sind berechtigt, das eiserne Kreuz auf der deutschen Handelsflagge zu führen. Perels S. 44.

Regierung, welcher das Schiff anzugehören vorgibt, eine genügende Bürgschaft gegen Missbrauch geboten. Vor allem ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass jedes Kriegsschiff ein Theil der Kriegsmacht des Staates ist, dessen Flagge es führt, und daher jeder Act zu vermeiden ist, welcher eines der Souveränitätsrechte des betreffenden Staates — das freie unbeschränkte, ausschließliche Verfügungsrecht über seine bewaffnete Macht— verletzend berühren könnte.

III. Verlust der Staatsangehörigkeit durch Seeraub. — Der Sclavenhandel. — Die Kriegsschiffe als die völkerrechtlichen Sicherheits-Organe auf offenem Meere.

Begriff „Seeraub" im völkerrechtlichen Sinne.

Seeraub, Piraterie, im völkerrechtlichen Sinne, ist ein außerhalb des Territorial-Meeres eines civilisierten Staates, ohne Autorisation von Seite eines anerkannten politischen Gemeinwesens begangener Gewaltact, welcher seiner Natur nach den freien Seeverkehr gefährdet, und den Thäter der Angehörigkeit an ein civilisiertes Staatswesen entkleidet.

Als ein Verbrechen im völkerrechtlichen Sinne kann nur ein außerhalb des Territorialmeeres eines civilisierten Staates verübter Gewaltact angesehen werden, weil jede Verletzung der Gesetze, daher auch jeder Gewaltact innerhalb des gedachten Territoriums, der Gerichtsbarkeit des Uferstaates unterliegt und nur von diesem zu ahnden ist.

Der Gewaltact muss ohne Autorisation von Seite eines anerkannten politischen Gemeinwesens ausgeführt worden sein; denn der Seeraub bedingt, vom Standpunkte des Völkerrechtes betrachtet, ein Handeln auf eigene Faust und schließt die Verantwortlichkeit oder Mitverantwortlichkeit eines Staates aus.

Das gewaltthätige, die Autorität des eigenen Staates verleugnende Auftreten in Gewässern, welche der unmittelbaren Controle der civilisierten Staaten entrückt sind, bedingt aber in sich schon den Verlust der bisherigen Nationalität des Thäters, der sich durch sein Vorgehen überhaupt des Schutzes jeder civilisierten Macht begeben hat.

Mit dem Seeraub ist nicht nothwendig ein Raubact verbunden.

Wenn z. B. eine Schiffsbemannung gegen ihre Officiere revoltiert und sich der Schiffsführung bemächtigt, so begeht sie hiemit, wenn auch thatsächlich eine Beraubung der Angefallenen oder ein Angriff auf Schiffsgut nicht stattgefunden hat, das Verbrechen des Seeraubes, weil sie das Schiff den vom Staate eingesetzten Autoritäten entrissen und hiemit sich auch vom Heimatsstaat des Schiffes losgesagt hat.

Missglückt jedoch die Revolte, so verfallen die Schuldigen der Strafe als Meuterer, nicht als Piraten.

Der Seeraub als Auflehnung gegen die ganze civilisierte Welt, nicht gegen einen einzelnen Staat, löst die Thäter von jeder staatlichen Verbindung los, und es steht demgemäß jedem, welcher Piraten in See begegnet, und welchem die Möglichkeit geboten ist, dieselben in seine Gewalt zu bringen, das Recht, vielmehr die Pflicht zu, sich derselben zu bemächtigen.

Die Tribunale jedes civilisierten Staates sind, ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit der Individuen, völkerrechtlich befähigt, Piraten zu richten.

Derjenige, welcher ein Seeräuberschiff weggenommen hat, braucht keine Rücksicht darauf zu nehmen, welchem Staate dasselbe ursprünglich angehört haben mag; er kann es in den Hafen irgend einer civilisierten Macht bringen und daselbst den Gerichten übergeben.

Verfolgung von Seeräuberschiffen in fremde Territorialgewässer.

Von dem Grundsatze ausgehend, dass im Interesse des Weltverkehres Seeräuberschiffen unter allen Umständen und baldigst das Handwerk zu legen sei, dürfen Schiffe, welche bei Verfolgung eines Piratenschiffes in das Territorialwasser eines civilisierten Staates gerathen sind, die Jagd nur dann aufgeben, wenn sie unter den gegebenen Umständen darauf rechnen können, dass das Seeräuberschiff in die Gewalt des Uferstaates fallen werde.

Ist dies nicht der Fall, haben die Schiffe die Gelegenheit, sich des Piraten zu bemächtigen, voll auszunützen. Das genommene Seeräuberschiff ist aber dann bei gleichzeitiger Motivierung des eigenen Vorgehens den Gerichten des Uferstaates zu überantworten.

Die Seeräuberei ist so alt wie die Schiffahrt. Noch in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts waren Piraterien im Mittelmeere nicht selten.

Heutzutage ist ihr Schauplatz vornehmlich das Labyrinth der ostasiatischen Inselwelt und die Küste von China.

Dass Seeräuberei auf ein relativ so eng begrenztes Feld zurückgedrängt worden, ist — abgesehen von den riesigen Culturfortschritten im allgemeinen — wohl der Strenge zu danken, mit der man jederzeit gegen Seeräuber vorgegangen war.

Behandlung gefangener Seeräuber und des in ihrem Besitze befindlichen Gutes.

Das Verbrechen des Seeraubes ward zu allen Zeiten mit den schwersten Strafen belegt.

Den Captoren waren weitgehende Strafbefugnisse eingeräumt. Heutzutage können Seeräuber, wenn auch auf frischer That betreten oder durch Zusammentreffen gravierender Indicien rechtlich überwiesen, wie andere Verbrecher, nur durch competente Tribunale verurtheilt werden.

Das Seeräuberfahrzeug nebst den an Bord befindlichen Gütern, soweit dieselben den Räubern gehören, ist der Confiscation unterworfen.

Letztere erfolgt für jenen Staat, dem der Nehmer angehört. Die geraubten Gegenstände werden den früheren Eigenthümern, soweit solche zu ermitteln sind, zur Verfügung gestellt.

Wird ein Privatschiff von einem Seeräuberfahrzeug angegriffen, dieses aber von jenem überwunden, und ist der Sieger außer Stande, die gefangenen Räuber sicher zu verwahren, und nach einem geeigneten Seehafen abzuliefern, so ist er, da ein Fall der Nothwehr vorliegt, berechtigt, standrechtlich über die Räuber zu richten und das Todesurtheil sofort zu vollziehen. Doch ist ein genaues Protokoll über das gerichtliche Verfahren aufzunehmen.[1])

Wann Insurgentenschiffe als Piraten zu behandeln sind.

Als Kriterium des Seeraubes wurde angeführt, dass der Gewaltact ohne Autorisation von Seite eines anerkannten politischen Gemeinwesens geschehe.

Insurgentenschiffe können jedoch nicht deshalb allein als Piratenschiffe angesehen werden, weil die Partei, der sie angehören, nicht als „kriegführende“ Anerkennung gefunden hat, ihnen also in diesem Falle überhaupt eine Staatsangehörigkeit fehlt. Nach völkerrechtlichem Gebrauche sind solche Insurgentenschiffe erst dann in die Kategorie der Piraten zu stellen, wenn sie nicht mehr die Bekämpfung der militärischen

[1]) Bluntschli, Seite 199.

Machtmittel der Gegenpartei und die Sperrung des Seeverkehres derselben, sondern die Beraubung von Schiffen jedweder Flagge und die Störung des allgemeinen Seeverkehres als Zweck verfolgen.

Im Jahre 1873 bemächtigten sich die Insurgenten von Kartagena der daselbst befindlichen Kriegsschiffe der spanischen Regierung, worauf diese die Insurgenten als Piraten erklärte und die Wegnahme ihrer Schiffe jeder Seemacht anheimstellte. — Ein Insurgentenschiff wurde von einem deutschen Kriegsschiffe genommen, jedoch versagte die deutsche Regierung dem Vorgehen ihres Commandanten die Anerkennung. Vielmehr erließen Deutschland, Frankreich und England an die Befehlshaber ihrer Schiffe und Geschwader Instructionen dahin lautend, sich nicht mit den Insurgentenschiffen abzugeben, es sei denn, dass selbe Handelsschiffe dieser Mächte belästigen, in welchem Falle die Insurgentenschiffe wegzunehmen und sodann der spanischen Regierung zu überantworten seien.[1])

Gelegentlich der brasilianischen Erhebung, 1893, ergab sich ein analoger Fall, wie der eben dargestellte. Obwohl die revoltierende Partei nicht als „kriegführende“ anerkannt ward, wurden doch die Schiffe, welche in deren Auftrag operierten, nicht als Piraten erklärt.

Anders gestaltete sich die Sache im Falle „Huascar“. Dieses Schiff revoltierte 1877 gegen die peruanische Regierung, indem es sich für die Präsidentschaft Pierolas erklärte.

„Huascar“ hielt in hoher See zwei britische Schiffe an. Das eine dieser Schiffe musste ihm Kohlen liefern, und auf dem anderen nahm er zwei peruanische Officiere fest. Der britische Befehlshaber in der Südsee, Admiral Horsey, von diesen Thatsachen in Kenntnis gesetzt, machte Jagd auf den „Huascar“, welcher aber der Verfolgung entging und sich später einem peruanischen Geschwader ergab.

Die peruanische Regierung, welche früher jede Verantwortlichkeit für die Handlungen des „Huascar“ abgelehnt hatte, remonstrierte nun gegenüber der englischen Regierung; diese aber erklärte das Vorgehen ihres Admirals als vollkommen correct. Denn „Huascar“, ohne Rückhalt in einer politischen Organisation, ohne Auftrag einer provisorischen

1) Snow, Seite 55.

Regierung, ohne Stütze in einer insurgierten Provinz, in seinen Bewegungen isoliert, von der peruanischen Regierung verleugnet, war thatsächlich als Seeräuberschiff zu betrachten, wenn auch im Falle der Wegnahme dessen Bemannung nicht als gemeine Seeräuber bestraft worden wäre.[1])

Der Fall „Shenandoah".

Ein Kriegsschiff einer kriegführenden Partei kann zum Piraten werden, wenn es die Feindseligkeiten fortsetzt, obwohl es weiß, dass sein Land vom Gegner erobert, und der Friede auf Basis vollkommener Unterwerfung geschlossen worden ist.

Der conföderierte Kreuzer „Shenandoah" befand sich bei Schluss des Bürgerkrieges, Ende Frühjahr 1865, in den antarktischen Gewässern und setzte den Sommer über bei Cap Horn seine Kapergeschäfte an amerikanischen Handelsschiffen fort. Als sein Capitän im November sein Schiff den Hafenbehörden von Liverpool übergab, rechtfertigte er sich dahin, dass er erst am 2. August vom Sturze seiner Regierung erfahren, und dann allsogleich die Feindseligkeiten eingestellt habe. Die britische Regierung schenkte ihm Glauben, ließ Capitän und Bemannung frei ziehen, das Schiff lieferte sie den Vereinigten Staaten aus.[2])

Wann Kaper als Piraten zu behandeln sind.

Kaper, welche von beiden kriegführenden Parteien Kaperbriefe annehmen, sind Piraten, da die eine Vollmacht die andere naturgemäß aufhebt.

Wenn Unterthanen eines neutralen Staates von einer kriegführenden Partei eine Commission als Kaper annehmen, so begeben sie sich hiemit des Schutzes ihres eigenen Staates und machen sich, wenn sie für ihr Schiff nicht die Angehörigkeit an jenen Staat thatsächlich erlangt haben, von dem sie den Kaperbrief erhalten haben, der Piraterie schuldig. Solche Schiffe werden zwar von neutralen Kriegsschiffen nicht verfolgt werden, wenn selbe ihre Angriffe auf Handelsschiffe des Feindes beschränken, doch dieser wird sie als Piraten betrachten und behandeln.

Als im Jahre 1838 Vice-Admiral Baudin die französische Expedition gegen Mexiko befehligte und die Nachricht erhielt, dass die mexikanische Regierung an ausländische Fahrzeuge Kaperbriefe auszugeben beabsichtige, erklärte er jedes Schiff als Piratenschiff, welches, ohne thatsächlich der mexikani-

---

[1]) Lawrence, Seite 211—212.

[2]) Lawrence, Seite 211.

schen Nationalität anzugehören, als mexikanischer Kaper Verwendung finden sollte.

Der Begriff „Seeraub“ in der Gesetzgebung der einzelnen Staaten.

Wir haben bisher von Seeraub als einem Verbrechen gegen das Völkerrecht gesprochen; es ist selbstverständlich, dass es jedem Staate freistehen muss, in seiner Gesetzgebung dem Begriffe „Seeraub“, „Piraterie“ eine Bedeutung und einen Umfang zu geben, wie es ihm zweckentsprechend erscheint.

Diese Gesetze binden jedoch nur die Tribunale des Staates, welcher sie erlassen hat, und ihre Durchführung beschränkt sich auf die Territorien dieses Staates.

Der Sclavenhandel. Londoner Vertrag 1841.

Besondere Normen bestehen hinsichtlich des Sclavenhandels, welcher durch den Vertrag zu London 1841 von den Vertragsmächten England, Frankreich, Österreich, Preußen und Russland als Piraterie erklärt wurde.

Dasselbe geschah auch seitens der Vereinigten Staaten Nordamerikas.

Laut Londoner Vertrag 1841[1]) konnten den Vertragsmächten angehörige Handelsschiffe in einem bestimmten Bereiche des Atlantischen und Indischen Oceans durch speciell hiezu bevollmächtigte Kriegsschiffe der Vertragsmächte im Falle des Verdachtes einer Betheiligung am Sclavenhandel angehalten werden. Eine gerichtliche Behandlung der des Sclavenhandels verdächtigten oder überführten Schiffe konnte aber nur vor den competenten Tribunalen des Staates stattfinden, zu dem das angehaltene Schiff gehörte.

Wie zu ersehen, ist der Sclavenhandel wesentlich von der Piraterie als völkerrechtliches Verbrechen unterschieden, indem das Recht der Verfolgung des ersteren vertragsmäßig an bestimmte Schiffe bestimmter Nationalitäten und an einen bestimmten Bereich des Meeres gebunden ist, und die Aburtheilung nicht vor dem Tribunal irgend eines civilisierten Staates, sondern nur vor einem Gerichte des Heimatsstaates des Sclavenhändlers platzgreifen darf.

Frankreich sagte sich vom Londoner Vertrag alsbald los, insoferne es die Anhaltung seiner Handelsschiffe durch engli-

[1]) Siehe 2. Band.

sche Kriegsschiffe zurückwies und zur Überwachung der französischen Handelsschiffe eigene Kreuzer beorderte. In gleicher Richtung ergaben sich auch zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien wiederholt ernste Auseinandersetzungen.

Die Aufhebung der Sclaverei in den verschiedenen Staaten Amerikas und auf Cuba machten dem Sclavenhandel an der Westküste Afrikas ein Ende.

Zur Unterdrückung des Sclavenhandels an der afrikanischen Ostküste wurde von allen civilisierten Mächten der Brüsseler Vertrag 1890 geschlossen.[1]) Brüsseler Vertrag 1890.

Die Bestimmungen des Vertrages erstrecken sich auf Vorkehrungen gegen den Sclavenhandel zu Lande und zu Wasser.

Den Signatarmächten, welche Besitzungen oder Schutzlande auf afrikanischem Boden haben, ist es zur Pflicht gemacht, befestigte Plätze anzulegen, und auf den Seen und schiffbaren Flüssen bewaffnete Fahrzeuge zu unterhalten. Sie haben die Einfuhr von Waffen und Munition innerhalb einer Zone, welche den größeren Theil des Festlandes und die Inseln auf 100 Meilen von der Küste umfasst, unter strenger Controle zu halten, den Handel mit berauschenden Getränken zu verbieten oder stark einzuschränken.

Die Signatarmächte, welche die häusliche Sclaverei zulassen, dürfen die Einfuhr afrikanischer Sclaven nicht dulden.

In Zanzibar ist ein internationales Informationsbureau mit Zweiganstalten desselben in anderen afrikanischen Häfen zu errichten; dies zu dem Zwecke, um die Überwachung zu concentrieren.

Was die Maßregeln zur Unterdrückung des Sclavenhandels zur See betrifft, so wurde eine maritime Zone geschaffen, welche den westlichen Theil des Indischen Oceans von der Südspitze von Madagascar bis zur Küste von Beludschistan begreift.[2])

---

[1]) Siehe Auszug aus dem Brüsseler Vertrag 1890 im 2. Band.

[2]) Artikel 21. Genauer: Die Nord- und Westgrenze der Zone erstreckt sich von der Küste von Beludschistan (das Rothe Meer und den Persischen Golf inbegriffen) bis Guelimane an der Ostküste Afrikas, und folgt sodann dem Meridian dieses Ortes bis 25° Südbreite. Die Grenze verläuft von da östlich bis zur Südspitze von Madagascar,

Innerhalb dieser Zone haben sich die Signatarmächte gegenseitig ein sehr beschränktes Untersuchungsrecht zugestanden.[1])

Des Sclavenhandels verdächtige Schiffe sind einem Gerichtshofe des eigenen Landes behufs Untersuchung zu übergeben.

Fahrzeuge der Eingeborenen erhalten die Ermächtigung zur Führung der Flagge einer der Signatarmächte nur für ein Jahr, und ihre Eigenthümer müssen Unterthanen der Macht sein, deren Flagge sie führen wollen, und verlässlichen Charakters sein.

Die Listen der Bemannungen und Passagiere sind vor Abgang des Schiffes bei der Behörde des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, abzugeben, und diese Behörde hat sich darüber zu vergewissern, dass die Engagements freiwillige sind. Die gedachten Listen sind bei jedem Anhalten in einem Hafen und im endlichen Bestimmungsorte von den betreffenden Behörden zu prüfen.

Authentische Copien aller Documente betreffs Ermächtigung zur Führung der Flagge oder über Zurückziehung dieser Befugnis sind an das Centralbureau in Zanzibar einzusenden.

Sclaven, welche auf einem Eingeborenenschiffe gegen ihren Willen zurückbehalten werden, haben das Recht, ihre Freiheit zu verlangen, und Sclaven, welche an Bord eines die Flagge einer der Signatarmächte führenden Schiffes flüchten, sind in Freiheit zu setzen.[2])

Die Anhaltung und Untersuchung der des Sclavenhandels verdächtigen Schiffe steht nach Maßgabe der eingehenden Vorschriften jedem Kriegsschiffe der Signatarmächte zu;

---

passiert diese Insel in Ost auf 20 Meilen Distanz und läuft nach Durchkreuzung des Meridians von Cap Ambre in schiefer Richtung gegen die Küste von Beludschistan, indem sie das Cap Raz el Had auf 20 Meilen passiert.

[1]) Artikel 42. „Wenn Officiere, welche Kriegsschiffe einer der Signatarmächte befehligen, Anlass zum Glauben haben, dass sich ein Schiff mit einem Tonnengehalt weniger denn 500 Tonnen, welches sie innerhalb der oben bezeichneten Zone begegnen, mit dem Sclavenhandel befasse, oder sich widerrechtlich einer Flagge bediene, so können sie zur Verificierung der Schiffspapiere schreiten."

[2]) Lawrence, Seite 216—218.

innerhalb der Territorialgewässer aber nur den Kriegsschiffen des Territorialstaates.[1])

Verletzung unterseeischer Telegraphenkabel.

In neuester Zeit wurde wiederholt in Anregung gebracht, die unterseeischen Telegraphenkabel unter völkerrechtlichen Schutz zu stellen.

Die diesbezüglichen Verhandlungen führten zur Pariser Convention 1884 betreffend den Schutz der submarinen Kabel in Friedenszeiten, in welcher an dem Principe der nationalen Jurisdiction gegenüber den Übertretern festgehalten ist.[2])

Die Kriegsschiffe als völkerrechtliche Sicherheitsorgane auf hoher See. Recognoscierung der Nationalität. (Enquête de pavillon.)

Die Hintanhaltung von Verbrechen, wie sie sich im Seeraub darstellen, bedingt nothwendig, dass unter Umständen und selbst in Friedenszeiten der Verkehr der Nationen auch auf hoher See und in den dieser völkerrechtlich gleichzustellenden Gewässern an staatenlosen Küsten einer Controle unterzogen werden könne und dürfe.

Diese Controle kann und darf selbstverständlich nur von souveränen Staaten, und zwar von allen in gleicher Weise und mit gleichem Rechte ausgeübt werden.

Die zur Handhabung dieser Controle berechtigten Organe der Staaten sind die Kriegsschiffe.

Es wurde oben gesagt „unter Umständen", weil eine solche Controle sich nur dann rechtfertigen lässt, wenn thatsächliche und unmittelbare Beweise, oder sichere und untrügliche Anzeichen vorliegen, dass ein Seeraub stattgefunden hat. In solchen Fällen muss aber die fragliche Controle zugestanden werden, soll die Freiheit der See nicht schwer bedroht werden.

Für die Sicherheit des Verkehrs ist keinerlei Bürgschaft vorhanden, wenn man die Mittel versagte, welche diese Bürgschaft leisten könnten.

Unstreitig haben auch die Kriegsmarinen einen wesentlichen Antheil an dem Verdienste, die See von Piraten gesäubert zu haben.

---

[1]) Perels, Seite 131.

[2]) Ullmann, Seite 213. Auszug aus der Convention von Paris, siehe 2. Band. — Fergusson, Seite 483—489.

Der Vorgang, welchen die Kriegsschiffe bei Ausübung des in Rede stehenden Überwachungsrechtes einzuhalten haben, ist folgender:

Das Kriegsschiff wird sich dem verdächtigen Schiffe zu nähern trachten, indem es hiebei seine Flagge zeigt, um das gejagte Schiff, wenn es seine Flagge nicht gehisst haben sollte, zum Hissen derselben zu veranlassen.

Mittels des internationalen Signalcodex kann übrigens das Kriegsschiff, wenn auf Signaldistanz angelangt, an das in Rede stehende Schiff directe Forderungen und Anfragen richten.

Wenn das gejagte Schiff die Flagge zu hissen zögert, den Signalen des Kriegsschiffes nicht antwortet, oder seine Antworten zweifelhaft scheinen, oder wenn die Annahme nahe liegt, dass ersteres das Manöver des Kriegsschiffes vorsätzlich ignoriere oder durch rasche Flucht zu vereiteln suche, so wird der Jäger zuerst einen blinden Schuss (coup de semonce, coup d'assurance, affirming gun), dann, wenn nöthig, einen scharfen Schuss in einer Richtung abgeben, welche das fremde Schiff nicht in unmittelbare Gefahr bringt.

Sollte auch dies nichts fruchten, und das fremde Schiff, seine Flucht fortsetzend, den Verdacht noch verstärken, so kann das Kriegsschiff zur Gewaltanwendung schreiten, und auf dasselbe scharf feuern, besonders dann, wenn das Kriegsschiff nicht hoffen kann, das verdächtige Schiff durch überlegene Geschwindigkeit einzuholen.

Gelingt es dem Kriegsschiffe auf Preidistanz vom gejagten Schiff anzukommen, so wird es durch den äußeren Augenschein und durch Befragen sich über dessen Charakter und Natur informieren, indem es zugleich dasselbe, wenn es sich als nothwendig erweist, zum „Stoppen“, „Beidrehen“ oder „Segel kürzen“ verhält.

Wann eine Durchsuchung des angehaltenen Schiffes zulässig ist.

Erst wenn auch hiedurch der Verdacht nicht behoben ist, und sich vielmehr die Anzeichen mehren und positiver gestalten, dass man es mit einem

Schiffe zu thun hat, welches den Indicien gemäß des Seeraubes schuldig erscheint, ist es dem Kriegsschiffe gestattet, jene Maßnahmen zu ergreifen, welche wohl in vielen Fällen einzig und allein einen unzweifelhaften Aufschluss über die Sachlage zu geben geeignet sind, nämlich: Ein Boot an Bord des besagten Schiffes zu senden, und sich durch Einsicht in die Schiffspapiere, überhaupt durch den Augenschein an Bord selbst zu überzeugen, ob das Schiff als der Piraterie verdächtig gelten könne oder nicht.

Das Recht der Kriegsschiffe, selbst in Friedenszeiten ein Schiff anzuhalten und nöthigen Falles einer Untersuchung zu unterziehen, ist, obwohl in der Durchführung identisch, wesentlich verschieden vom Anhaltungs- und Durchsuchungsrechte in Kriegszeiten.

Letzteres Recht steht nur den Kriegsschiffen der kriegführenden Staaten und Parteien zu, erstreckt sich aber ohne Beschränkung auf alle neutralen Handelsschiffe in hoher See und in den eigenen und feindlichen Territorialgewässern.

Ersteres Recht kann Kriegsschiffen jeder Flagge zustehen, wenn in irgend welchem Theile des offenen Meeres, wo sich eben das Kriegsschiff befindet, ein Seeraub begangen worden ist; doch handelt der Commandant des betreffenden Kriegsschiffes da auf eigene Verantwortung; er kann ein Schiff nur dann anhalten und untersuchen, wenn er die Überzeugung, oder doch den begründeten Verdacht hegen kann, dass das betreffende Schiff das gesuchte Piratenschiff ist.

Ein Missgriff kann für ihn bedauerliche Folgen haben; allfällige, vom irrthümlich angehaltenen Schiffe erhobene Schadenersatzansprüche, wenn sie auch nur aus erlittenem Zeitverlust entspringen, können ihm zur Last gerechnet werden.

Daher werden sich Kriegsschiffe meistens auf die Constatierung der Nationalität beschränken und nur in dringenden Fällen zur eigentlichen Durchsuchung schreiten.

Gerade die Verhandlungen über die Unterdrückung des Sclavenhandels haben gezeigt, wie empfindlich die großen Seemächte bezüglich der Anhaltung ihrer Kauffahrer durch Kriegsschiffe anderer Staaten sind. Bei Unterdrückung des

Sclavenhandels handelte es sich doch um eine hohe, eminent humane Aufgabe, angesichts welcher kleinliche Eifersüchteleien verstummen mussten, sollte die volle Erreichung des edlen Zweckes nicht gefährdet werden.

IV. Die Jurisdictions-Verhältnisse der Schiffe außerhalb der heimatlichen Gewässer.

1. Kriegs- und Handelsschiffe auf hoher See.

Auf hoher See unterliegen die Schiffe und deren Boote, die nach dem Verlassen oder nach dem Verluste des Schiffes, welchem sie angehörten, auf offenem Meere fahren, ausschließlich der Jurisdiction des Heimatsstaates; denn nur dem Staate, welchem ein Schiff angehört, und dessen Flagge es führt, kann außer dem Bereiche jeder localen Gerichtsbarkeit eine richterliche Gewalt über dasselbe völkerrechtlich zustehen. Es fallen daher alle Vergehen und Verbrechen, welche an Bord eines Schiffes auf hoher See vorkommen, auch wenn sie von fremden, dem Heimatsstaate des Schiffes nicht angehörigen Individuen begangen werden, unter die Gerichtsbarkeit dieses Heimatsstaates. Wenn daher ein Schiff, auf welchem während der Fahrt ein Verbrechen begangen worden ist, in einem fremden Hafen einläuft, so hat der Uferstaat, ohne Rücksicht darauf, welcher Art das betreffende Schiff ist, selbst wenn die Verbrecher seine eigenen Unterthanen sind, kein Recht, deren Auslieferung vom Schiffsführer zu fordern, oder selbe an Bord des Schiffes zu verhaften, um sie seiner Jurisdiction zuzuführen.

In See steht dem Capitän (Schiffsführer) eines Handelsschiffes innerhalb des durch die heimische Gesetzgebung zugestandenen Ausmaßes in allen, die Disciplin und Ordnung an Bord berührenden Angelegenheiten das Strafrecht über Mannschaften und Passagiere zu. Bei Verbrechen hat er unter Zuziehung seiner Officiere und anderer vertrauenswerter Personen den Thatbestand aufzunehmen und ist berechtigt, unter Umständen verpflichtet, sich des Verbrechers zu versichern. Im nächsten Hafen ist der Verbrecher und die That-

bestands-Aufnahme der dortigen eigenen staatlichen Behörde — im Auslande dem Consulate — zu übergeben, welche die weiteren Schritte einzuleiten hat.[1])

Ereignen sich auf einem Handelsschiffe auf hoher See Handlungen, die unter die Strafgesetze des Heimatsstaates fallen, so hat der Commandant eines Kriegsschiffes gleicher Nationalität im Falle der Begegnung mit diesem Schiffe auf Meldung, beziehungsweise Ansuchen des Schiffers, — speciell, wenn dringliche Umstände vorliegen, und die Mission des Kriegsschiffes es anders gestattet — die Pflicht, die Übelthäter in Haft zu nehmen, um sie einem zuständigen Gerichte zu übergeben.

In gleicher Weise haben Kriegsschiffe vorzugehen, wenn auf einem Kauffahrer ihrer Nationalität Personen sind, die von den heimischen Behörden verfolgt werden.

In beiden Fällen handeln die Kriegsschiffe im Sinne ihres Berufes, als die vom Heimatsstaate bestellten Organe zur Sicherung des Verkehres der nationalen Schiffahrt in hoher See.

In hoher See können Schiffe nur dann angehalten werden, wenn — wie im vorigen Abschnitt erläutert worden — ein Verbrechen des Seeraubes oder des Sclavenhandels vorliegt, oder wenn ein Schiff, wegen einer innerhalb der Territorialherrschaft eines Uferstaates begangenen Gesetzesverletzung, über die Dreimeilenlinie hinaus verfolgt wird.[2])

In Kriegszeiten haben sich endlich auf hoher See Handelsschiffe, selbst wenn sie neutraler Flagge sind, der Durchsuchung seitens Kreuzer der Kriegführenden zu unterwerfen.

---

[1]) Nach österreichischem (ungarischem) Gesetz, Art. II, §§. 30 und 31 des Edito politico hat der Schiffsführer den Verbrecher dem k. u. k. Consulate des Anlaufhafens zu übergeben, welches für die Beförderung des Delinquenten nach einem Hafen der österreichischen (ungarischen) Küste zu sorgen hat.

Wenn im Anlaufhafen kein k. u. k. Consulat besteht, so hat der Schiffsführer bei erster Gelegenheit den Verbrecher durch ein (auf der Heimreise befindliches österreichisches-ungarisches Schiff) nach Österreich-Ungarn zu senden.

[2]) Siehe Abschnitt I: „Die Staatshoheit in den Territorialgewässern".

2. Kriegsschiffe in fremden Territorialgewässern.

Exterritorialität der Kriegsschiffe in fremden Territorialgewässern.

Kriegsschiffe sind als Theile der Kriegsmacht des Staates von jeder fremden Einflussnahme in ihre inneren Angelegenheiten unabhängig und in Bezug auf alles, was innerhalb des Schiffes oder eines der ihm zugehörigen Theile (Boote) geschieht, von der Gerichtsbarkeit jenes Staates, in dessen Territorialgewässern sie sich augenblicklich befinden, frei, daher exterritorial. Die Exterritorialität wird den in dienstlicher[1]) Stellung auf dem Lande befindlichen Personen des fremden Kriegsschiffes in der Regel insoferne zugestanden, als aus Courtoisie eine Gerichtsbarkeit nicht in Anspruch genommen wird, von der Anschauung ausgehend, dass selbe in diesem Falle nicht als Privatpersonen, sondern als Mitglieder der bewaffneten Macht des Staates zu betrachten sind, dem das Kriegsschiff angehört.[2])

Kriegsschiffe haben sich jedoch den hafenpolizeilichen Anordnungen, den Sanitäts- und Zollgesetzen des Staates zu fügen, in dessen Gewässern sie sich befinden.

Der letztere als Territorialherr kann jene Maßnahmen ergreifen, welche er infolge der Anwesenheit des Kriegsschiffes für nothwendig erachtet; auch kann er dem Kriegsschiffe das Verbleiben im Bereiche seiner Gewässer verweigern.

Unter allen Verhältnissen behalten die Beziehungen zwischen fremden Kriegsschiffen und den Behörden des Uferstaates den internationalen Charakter, und sind Streitfragen und Beschwerden, die sich zwischen denselben ergeben, auf diplomatischem Wege, d. h. durch Vermittlung der beiderseitigen Regierungen, bezw. deren Vertreter zu schlichten.

---

[1]) Militärisch-repräsentativer.

[2]) Diese Exemtion gilt auch für den Fall, dass wegen einer Reparatur am Schiffskörper oder aus sonstigem Anlass die gesammte Besatzung oder ein Theil derselben ausgeschifft und am Lande untergebracht ist. Die Voraussetzung der Exemtion ist aber, dass die Ausgeschifften sich nach Massgabe der zugestandenen Bewilligung verhalten. Perels, Seite 101.

Der Commandant eines Kriegsschiffes ist als solcher nur der Regierung seines Staates Rechenschaft schuldig, und darf sich keinem fremden Richterspruche unterwerfen.

Dem Obigen gemäß verfallen auch alle an Bord eines Kriegsschiffes während seines Aufenthaltes im fremden Territorialwasser ausgeführten Vergehen und Verbrechen, von wem immer sie begangen werden mögen, der Jurisdiction des Staates, dem das Schiff angehört.

Nur wenn Thäter und Beschuldigte Unterthanen des Staates sind, in dessen Gewässern das Kriegsschiff verweilt, kann der Schiffscommandant die gerichtliche Behandlung und Bestrafung derselben der competenten Localbehörde überlassen, da es unter gewöhnlichen Verhältnissen und zwischen civilisierten Staaten den Repräsentanten der executiven Gewalt eines befreundeten Staates nicht wohl ansteht, den Übelthäter der Strafjustiz seines Heimatlandes zu entziehen, anderseits es auch in niemandes Interesse liegen kann, sich selbst mit fremden Verbrechern zu behelligen.

Die Ausübung irgend eines Jurisdictionsactes seitens einer Behörde des Uferstaates an Bord eines fremden Kriegsschiffes ist völkerrechtlich unstatthaft.

Wenn außerdienstlich am Lande befindliche Angehörige des Kriegsschiffes — sei es des Stabes oder der Mannschaft — sich einer gesetzwidrigen Handlung schuldig gemacht, sich jedoch der Arretierung am Lande entzogen und an Bord des Kriegsschiffes oder in ein diesem angehöriges Boot geflüchtet haben, bleibt den Localbehörden nichts anderes übrig, als dem Schiffs-Commando hierüber zu berichten und dasselbe um die Bestrafung der Schuldigen anzugehen. Werden dieselben aber auf dem Lande oder im Hafen, doch außerhalb des Kriegsschiffes oder eines seiner Boote von den Localbehörden festgenommen, so unterliegen sie der Jurisdiction des Uferstaates, und wenn dieser bei Absein eines Vertrages dieselben dem Kriegsschiffe ausliefert und zur Bestrafung überlässt, wie es meistens zu geschehen pflegt, so ist dies ein Act der Courtoisie, nicht aber einer völkerrechtlichen Verpflichtung.

Anderseits ist es im letzteren Falle ein Gebot der Höflichkeit, dass der Commandant des Kriegsschiffes der competenten Localbehörde Mittheilung von den seinerseits getroffenen Maßnahmen macht.[1])

Kriegsschiffe gegenüber nationalen Handelsschiffen in fremden Territorialgewässern.

Gegenüber nationalen Handelsschiffen in fremden Häfen, wo sich keine Consularvertretung befindet, sowie bei allfälliger zeitlicher Abwesenheit des Consuls, ist es an den Commandanten der Kriegsschiffe ihrer Flagge, welche in solche Häfen einlaufen, ihre Interessen wahrzunehmen und auf die Erhaltung der Disciplin an deren Bord einzuwirken.

Diese Vertretung kann sich aber nicht auf die allgemeinen administrativen und notariellen Geschäfte des Consulats erstrecken.[2])

Asylrecht der Kriegsschiffe.

Das Kriegsschiff, welches als solches in fremden Gewässern exterritorial ist, hat unter Umständen das Recht, Flüchtlingen ein Asyl zu gewähren.

Die Ausübung dieses Rechtes kann zur Pflicht werden, wenn Rücksichten der Humanität es gebieten, Opfern der Barbarei oder elementarer Katastrophen Schutz und Hilfe zu bringen.

Diese Verpflichtung wird besonders dringend hervortreten, wenn die Schutzbedürftigen Angehörige des eigenen Staates sind.

Der Commandant des Kriegsschiffes hat, ehe er ein Asyl gewährt, die Interessen seines Staates, die Erfordernisse des inneren Dienstes und die Rücksichten auf die Gefechtsfähigkeit seines Schiffes sich wohl vor Augen zu halten; er darf die Folgen nicht übersehen, welche seine Handlungsweise haben kann. Seine Sache ist es, die Forderungen der Humanität mit den Rücksichten für Staat und militärischen Dienst in Einklang zu bringen.

---

[1]) Dieselben Grundsätze, welche für die Besatzungen von Kriegsschiffen gelten, kommen auch in Anwendung auf Truppenverbände, welche sich an Bord eines Privatschiffes in einem fremden Hafen befinden. Beim außerdienstlichen Verweilen am Lande steht einem Mitglied derselben eine Exemtion nicht zu. Ist nach Begehung einer strafbaren Handlung die Rückkehr an Bord, mithin unter die Autorität des vorgesetzten Befehlshabers erfolgt, so kann eine Polizei- oder Justizgewalt seitens der Territorialbehörde nicht geltend gemacht werden. Perels, Seite 102.

[2]) Snow. Seite 71. Siehe „Kauffahrer in fremden Territorialgewässern".

Befindet sich das Kriegsschiff an einer Küste, wo sich zwei Krieg führende Parteien gegenüberstehen, so ist wohl darauf zu achten, dass die Gewährung des Schutzes in einer Weise geschehe, dass hieraus nicht auf eine einseitige Vorschubleistung zugunsten einer der Kriegsparteien geschlossen werden könne.

Gemeinen Verbrechern ist ein Asyl nie zu gewähren. Die Aufnahme eines Flüchtlings an Bord kann nur mit Wissen und Willen des Commandanten geschehen. Hat sich jemand ohne sein Wissen eingeschlichen, oder gegen seinen Willen an Bord eingeschifft, oder hat sich jemand unter falschen Angaben den Eintritt an Bord zu verschaffen gewusst, so hat der Commandant das Recht, so wie er in Kenntnis der wahren Sachlage gelangt, derlei Individuen auszuweisen; nur im Falle, als besondere Gründe hiefür bestimmend sein sollten, wird er selben das weitere Verweilen an Bord gestatten.

Wenn Rücksichten für den Staat oder für den Dienst an Bord es fordern, oder die Ursachen nicht mehr vorhanden sind, welche die Aufnahme von Flüchtlingen veranlasst haben, so hat der Schiffscommandant stets das Recht, letztere zum Verlassen des Schiffes zu verhalten. So wie ein Staat einen Fremden, der ihm gefährlich oder unbequem wird, über die Grenze weisen kann, so kann der Commandant eines Kriegsschiffes als Organ der Executive des Staates Fremden den Aufenthalt an Bord verweigern oder selbe zum Aufgeben desselben verhalten, sobald er dies durch höhere Interessen geboten glaubt.

Ausweisung, Auslieferung.

Wenn aber auch der Commandant unter den beschriebenen Verhältnissen Individuen von Bord seines Schiffes ausweisen kann, so darf er sie doch nicht ausliefern. Eine Auslieferung kann er nur im Auftrage oder infolge Ermächtigung seiner Regierung oder dann vornehmen, wenn in Kraft stehende Verträge ihm sein Verhalten vorschreiben. Denn die Auslieferung ist ein Act von Staat zu Staat, die Ausweisung ein Act des Staates gegenüber Personen.

Bei letzterem Acte wird einem Individuum das Verweilen innerhalb eines gewissen Bereiches verboten; es wird zum Verlassen desselben gezwungen, ohne dass man sich weiters um dasselbe kümmert. Bei der Auslieferung wird ein Individuum durch Organe des einen Staates Organen des anderen Staates förmlich überantwortet.

Der Uferstaat kann daher, wenn nicht eine ausdrückliche Vertragsverbindlichkeit vorliegt, an das Kriegsschiff nur das Ansinnen um Ausweisung des an Bord befindlichen Flüchtlings stellen.

Auf die Erklärung des Commandanten des Kriegsschiffes hin, dass das reclamierte Individuum nicht an Bord sich befinde oder dass der Commandant dasselbe auf keine Weise zum Verlassen des Schiffes aufzufordern oder gar zu nöthigen beabsichtige, hat der Uferstaat seine Reclamation an die Regierung des Staates zu richten, dessen Flagge das Kriegsschiff führt. Wird ein an Bord des Kriegsschiffes befindliches Individuum reclamiert, welches auf demselben auf höheren Befehl eingeschifft und dem Schutze des Commandanten oder zur Verwahrung übergeben worden war, so hat dieser den verlangten Schutz insolange auszuüben, beziehungsweise das Individuum in Verwahrung zu halten, als kein Gegenbefehl eintrifft, oder bis über das betreffende Individuum seitens der Regierung in anderer Weise disponiert wird. Allfällige Reclamationen hat der Schiffscommandant unter solchen Umständen an seine Regierung oder deren berechtigte Vertreter zu weisen.

3. Kauffahrer in fremden Territorialgewässern.

Kauffahrer in fremden Territorialgewässern unterliegen der Jurisdiction des Uferstaates. Ausnahmsfälle.

Was die Stellung eines Handelsschiffes gegenüber fremden Behörden anbetrifft, so ist — im Vergleich zum Kriegsschiffe — in Erwägung zu ziehen, dass das Handelsschiff Eigenthum von Privaten ist, dass Schiffer und Bemannung Bedienstete von Privaten sind, der Zweck ihrer Anwesenheit ein Auftrag von Privaten, der Handel ist. Wenn auch ein Handelsschiff nicht einem gewöhnlichen Reisenden gleich zu stellen ist, da dieser in keiner directen Beziehung zur Regierung seines Staates steht, während das Handelsschiff einen Verein von Menschen enthält, der nach den Gesetzen des Heimatstaates des Schiffes organisiert und geregelt ist, so fehlt dem Handelsschiffe doch jeder öffentliche Charakter und seine Beziehungen nach außen sind durchaus privater Natur.

Das Handelsschiff kann daher in sich selbst der Gesellschaft keine oder nur schwache Bürgschaften der Aufrechthaltung der Ordnung bieten und untersteht deshalb

der Gerichtsbarkeit des Staates, in dessen Gewässern es sich aufhält, nicht nur in Bezug auf Vergehen und Verbrechen, welche von Angehörigen des Schiffes, von dessen Mannschaften und Passagieren auf dem Lande begangen werden, sondern auch in Bezug auf die Vergehen und Verbrechen, welche während des Verweilens in den Territorialgewässern an Bord des Schiffes vorkommen.

Betreffs der letzteren ist es übrigens Gepflogenheit, dass Fälle der inneren Disciplin und Handlungen, welche nur die Gesetze des Heimatstaates des Schiffes, nicht aber die Interessen des Uferstaates oder eines seiner Staatsangehörigen berühren, den betreffenden Consularbehörden — in Ermanglung solcher dem Commandanten des allenfalls anwesenden Kriegsschiffes der gleichen Flagge — zur Austragung überlassen werden, es sei denn, dass vom betreffenden Schiffer oder Consularamte das Einschreiten der Localbehörden angesucht würde.[1])

In Frankreich werden nicht nur Verletzungen der inneren Disciplin und der Eigengesetze des fremden Handelsschiffes,

---

[1]) Der § 5 der Verordnung vom 1. März 1901 (R. G. Bl. Nr. 18), betreffend das Verhalten von österreichischen See-Handelsschiffen und Yachten gegenüber k. u. k. Kriegsschiffen bestimmt diesbezüglich folgendes:

„In Häfen, in welchen keine k. u. k. Consularbehörde sich befindet, hat der Commandant eines k. u. k. Kriegsschiffes, beziehungsweise einer k. u. k. Escadre, in Fällen von Dringlichkeit die Befugnis, alle Untersuchungen und Disciplinar-Amtshandlungen zu pflegen, welche sonst den k. u. k. österreichisch-ungarischen Consularbehörden zustehen . . . .

„Die Commandanten von k. u. k. Kriegsschiffen werden die ihnen vorgelegten Beschwerden prüfen und bei Beachtung der geltenden Gesetze den Ausgleich der Parteien anstreben, ferner im Bedarfsfalle mitwirken, damit Ordnung und Disciplin an Bord der nationalen Handelsschiffe erhalten bleibe. Die Inhaftnahme von Personen, welche eine nach den Strafgesetzen strafbare Handlung begangen haben oder welche von der zuständigen Gerichtsbehörde steckbrieflich verfolgt werden, kann nur insoferne geschehen, als ein solches Vorgehen mit den Gesetzen des betreffenden Landes nicht in Widerspruch steht oder infolge internationaler Verträge zulässig erscheint“.

Für die ungarischen Seehandelsschiffe und Yachten besteht eine gleichlautende Verordnung.

sondern auch gemeine Vergehen und Verbrechen, welche an Bord unter den Schiffsangehörigen vorkommen, welche aber die Sicherheit des Hafens nicht gefährden, der Jurisdiction des Staates vorbehalten, dem das Schiff angehört. Vergehen und Verbrechen hingegen, welche an Bord gegen fremde Personen oder durch andere Individuen als solche der Equipage oder endlich durch diese unter sich begangen werden, wenn im letzteren Falle die Sicherheit des Hafens hiedurch gefährdet wird, verfallen der französichen Gerichtsbarkeit. Dieser Auffassung folgen auch manche Staatsverträge [1]).

Selbstverständlich bedingt das Recht der Jurisdiction auch das Recht zu allen jenen Maßnahmen, welche die Rechtspflege erheischt. Es wird daher auch den localen Autoritäten zustehen, alle polizeilichen Vorkehrungen zu treffen, welche zur Eruierung und Habhaftwerdung der Verbrecher, zur Erhebung des Thatbestandes u. s. w. nöthig sind; sie sind berechtigt, selbst an Bord des betreffenden Kauffahrers die entsprechenden Acte vorzunehmen. Es steht übrigens den Localbehörden zu, von derlei Vorkommnissen den betreffenden Consul oder diplomatischen Vertreter — in Ermanglung eines solchen bei Anwesenheit eines Kriegsschiffes, dessen Commandanten — zu unterrichten, damit selbe in der Lage seien, die ihnen allenfalls zukommenden Schritte zu thun.

Auf diese Art wird, ohne andere Staaten in ihrer Würde zu verletzen, die Autorität des Uferstaates gewahrt und steten Conflicten vorgebeugt, welche bei exterritorialer Stellung der Handelsschiffe sich nothwendig ergeben müssten.

Die Rechtsverhältnisse der Handelsschiffe in fremden Territorialgewässern finden schließlich in zahlreichen Handels- und Schiffahrtsverträgen und Consular-Conventionen ihre besondere Regelung. (Siehe II. Band).

Fall „Franconia“.

In neuerer Zeit hat der Fall der „Franconia“ zu einer Discussion der Frage geführt, ob und inwieweit das Recht der Jurisdiction des Uferstaates gegenüber Schiffen, welche die Territorialgewässer desselben ohne Aufenthalt in denselben passieren, Geltung haben könne.

1876 stieß bei Dover innerhalb drei Seemeilen von der englischen Küste das deutsche Schiff „Franconia“ mit dem

[1]) Siehe II. Band. Consular-Conventionen.

britischen Schiffe „Strathclyde“ zusammen, wobei ein Passagier des letzteren ums Leben kam.

In Anbetracht des Umstandes, dass der Zusammenstoß innerhalb des britischen Territorialwassers erfolgte, wurde der Capitän vom englischen Gerichte erster Instanz wegen „Tödtung“ verurtheilt.

Der Court for Crown Cases Reserved erklärte jedoch im vorliegenden Falle die britische Krone für incompetent, und die britische Regierung brachte infolge dessen behufs Ausfüllung einer Lücke in der Landesgesetzgebung ein Gesetz vor das Parlament, welches die Befugnis der britischen Behörden zur Strafverfolgung aller in den britischen Territorialgewässern begangenen Delicte ausspricht, gleichviel ob der Thäter ein Inländer ist oder nicht, auch wenn das Delict an Bord eines fremden Schiffes oder mittels eines fremden Schiffes stattgefunden hat. Das Gesetz ward vom Parlament angenommen und im August 1878 publiciert. [1]) Bei Begründung des Gesetzes wurde auch angeführt, dass die Passage durch die Enge von Dover innerhalb 3 Meilen von dem englischen Ufer als eine Concession der britischen Regierung an die fremde Schiffahrt zu betrachten sei. Diese letztere Behauptung ist völkerrechtlich nichtzutreffend. Die Enge von Dover ist eine jener Verkehrsstraßen, welche freie Meere verbinden und ohne Beschränkung der Schiffahrt allen Nationen offen steht. Den Schiffen muss es aber je nach den Tiefen- und Stromverhältnissen, je nach Wind und Wetter frei stehen, die Fahrstraße innerhalb der Enge zu wählen. Was die Ausdehnung des Jurisdictionsrechtes über die das Territorialwasser passierenden Schiffe anbelangt, so unterliegen diese vorüberfahrenden Schiffe der Staatshoheit des Uferstaates nur insoweit, als sie die militärischen und polizeilichen Anordnungen beachten müssen, welche derselbe zum Schutze seines Gebietes und seiner Küstenbewohner für nöthig erklärt hat. Es handelt sich daher im gegebenen Falle darum, ob eine solche polizeiliche Anordnung verletzt worden ist. Zugestanden, dass die besprochene Collision eine solche darstelle, dass daher für den besonderen Fall die Gerichtsbarkeit Englands begründet gewesen, so ist doch das fragliche Gesetz zu weit gehend, da es alle in den britischen Territorialgewässern begangenen

[1]) Territorial Waters Jurisdiction Act, bei Perels Seite 70, 71.

Delicte ohne Rücksicht, ob sie englische Interessen und Rechte berühren oder nicht, der britischen Gerichtsbarkeit unterwirft.

Delicte, welche an Bord eines fremden Schiffes, während dessen Durchfahrt durch fremde Territorialgewässer begangen werden, können, wenn sie ihrer Natur nach den Schiffsverkehr nicht gefährden, und nach außen keinerlei Wirkungen üben, wohl nicht die militärischen und polizeilichen Anordnungen des Uferstaates verletzen. — So hat denn auch dieses Gesetz in der völkerrechtlichen Litteratur Billigung nicht gefunden. Die englischen Gesetzgeber haben übrigens die Einleitung des gerichtlichen Verfahrens von der Ermächtigung eines der Staatssecretäre, in den übrigen britischen Besitzungen von derjenigen des Gouverneurs abhängig gemacht, vielleicht in der Absicht, das Anstößige des Gesetzes abzuschwächen.

Selbstverständlich können Kriegsschiffe von diesem Gesetze nicht berührt werden.

Zum Schlusse der Erörterungen über die Rechtsverhältnisse der Kauffahrer in fremden Territorialgewässern sei noch die Frage in Betracht gezogen, ob selbe ein Asyl bieten können.

Kauffahrer haben kein Asylrecht. Besondere Fälle.

Aus den früheren Darlegungen ergibt sich, dass dies nicht der Fall ist, da sie unter der Gerichtsbarkeit des Uferstaates stehen. Der Uferstaat, in dessen Gewässern ein Kauffahrer sich befindet und Flüchtlinge aufgenommen hat, besitzt daher das Recht, die Flüchtlinge selbst an Bord zu verhaften. Je nach den Landesgesetzen kann der Schiffer, überhaupt der an der Aufnahme der Flüchtlinge Schuldtragende zur Verantwortung gezogen werden.

Nimmt ein Kauffahrer in irgend einem Hafen Individuen auf, welche aus ihrem Staate flüchtig sind und berührt er in der Folge vorübergehend einen Hafen des Staates, dessen Angehörige die Flüchtlinge sind, ohne dass seinerseits die Absicht besteht, die Flüchtlinge ans Land zu setzen, und ohne dass diese die Absicht haben zu landen, so hat dieser Staat an und für sich nicht das Recht, die Flüchtlinge an Bord festnehmen zu lassen, da sie an Bord des Schiffes auf eine Weise gelangt sind, welche seine Hoheitsrechte in keiner Beziehung verletzt.

Jeder Act aber, der eine böse Absicht verräth, gibt dem Staate das Recht, sich der Flüchtlinge zu versichern[1]), doch darf letzteres nur in einer, den Heimatsstaat des Kauffahrers nicht verletzenden Weise geschehen. Übrigens ist nicht zu verkennen, dass der betreffende Uferstaat, wenn ihm die Ankunft der Flüchtlinge bekannt wird, in den weitaus meisten Fällen Ursache haben wird, von denselben eine absichtliche Wiederkehr vorauszusetzen. Er wird daher, wenn ihm die Flüchtlinge für die Ruhe und Sicherheit seiner Bevölkerung thatsächlich gefährlich erscheinen, nicht anstehen, sie verhaften zu lassen.

Sind die von Land flüchtigen Individuen zugleich eines gemeinen Verbrechens schuldig, so werden jene Grundsätze und Normen zur Geltung kommen, welche bei Erläuterung der Rechtsverhältnisse der innerhalb eines fremden Territorialwassers befindlichen Schiffe dargelegt worden sind.

Der französische Dampfer „Aunis“ berührte auf seiner Fahrt von Civita vecchia nach Marseille Genua. Er hatte fünf mit richtigen, vom französischen und spanischen Gesandten ausgestellten Pässen versehene Passagiere an Bord, welche des Brigantenthums verdächtig waren. In Genua wurden diese Individuen durch die italienische Behörde an Bord des Dampfers gewaltsam verhaftet. Frankreich forderte deren Auslieferung vornehmlich aus dem Grunde, weil von italienischer Seite versäumt worden sei, den französischen Consul in Genua rechtzeitig von dem Falle zu unterrichten, und weil die Briganten als politische Verbrecher zu betrachten seien.

Die Auslieferung wurde von der italienischen Regierung zugestanden. Nicht ohne Einfluss auf die Entscheidung dieser Regierung dürfte übrigens auch der Umstand gewesen sein, dass der „Aunis“ ein Postdampfer war.

4. Besondere Vergünstigungen und Befreiungen für einzelne Kategorien von Privatschiffen.

Nicht zur Kriegsmarine gehörige Schiffe, an deren Bord sich fremde Souveräne (Staatsoberhäupter) oder deren Vertreter befinden, und welche ausschließlich zu deren Beförderung bestimmt sind, genießen gleich den Kriegsschiffen das Recht der

[1]) Ortolan Seite 339.

Exterritorialität, wenn diese Personen nicht incognito reisen.

Nicht zur Kriegsmarine gehörige Schiffe, welche für Staatszwecke verwendet werden — sie mögen Staats- oder Privateigenthum sein — haben, da sie nicht die Staatshoheit repräsentieren, keinen Anspruch auf Exterritorialität; doch werden ihnen, theils auf Grund besonderer Übereinkommen, theils aus Convenienz häufig mehr oder weniger umfassende Vergünstigungen, vorzugsweise bezüglich der Hafenabgaben und der Zollabfertigung, eingeräumt. Dies gilt speciell hinsichtlich der Postdampfer.

Regierungsschiffe, welche den Erwerb aus der Seefahrt zum Zwecke haben, haben grundsätzlich auf Immunitäten im internationalen Verkehre keinerlei Anspruch.[1])

5. Deserteure der Schiffsmannschaften.

Es erübrigt noch den dem weiter oben behandelten, entgegengesetzten Fall in Betracht zu ziehen, dass Angehörige des Schiffes ans Land flüchtig werden.

In diesem Falle handelt es sich nicht um eine Auslieferung, sondern nach völkerrechtlicher Ausdrucksweise um eine Reintegration, Rückergänzung, indem die Bemannung wieder auf den früheren Stand zurückgeführt werden soll. Betreffs der Deserteure im allgemeinen sind zahlreiche Verträge zwischen den Staaten geschlossen worden.[2]) Wo keine solchen existieren, wird man mit Rücksicht auf Reciprocität vorgehen.

In Bezug auf Deserteure von Kriegs- und Handelsschiffen gilt bei Nichtvorhandensein specieller Verträge der Usus, dass auf Verlangen der Commandanten und Führer der betreffenden Schiffe, beziehungsweise der diplomatischen Vertreter oder Consulärämter die Localbehörden alle Behelfe bieten, die Flüchtigen zustande zu bringen, ja selbst — wenn nöthig — auf Kosten des betreffenden Consulates für eine bestimmte Frist in Haft zu behalten, damit dieses in der Lage ist, den Deserteur an Bord seines Schiffes oder an Bord eines anderen Schiffes derselben Flagge zu bringen.

---

[1]) Perels, S. 104.

[2]) Betreffs Desertionen von Schiffsmannschaften siehe II. Band.

Eine Ablehnung der Localbehörden, zur Habhaftwerdung entwichener Mannschaften von Kauffahrern mitzuwirken, ist nur in dem Falle begründet, wenn keine rechtswidrige Dienstentziehung seitens des Flüchtigen vorliegt, sondern derselbe berechtigten Anspruch auf Entlassung hat, zum Beispiel wegen Misshandlung durch den Schiffer, wegen Vorenthaltung von Speise und Trank, wegen Flaggenwechsel des Schiffes. Angehörige des Landes, in dessen Territorialgewässern das Schiff verweilt, werden in der Regel nicht ausgeliefert.[1])

Diese Art des Vorganges betreffs der Deserteure von Schiffen ist durch den maritimen Dienst geboten, welcher sonst schwer aufrecht zu erhalten sein würde. Die Interessen aller seefahrenden Völker werden hiebei in gleichem Maße berührt, und es muss daher jedem daran liegen, dass in dieser Richtung möglichst gleichförmige, schnell zum Ziele führende Normen allerwärts Geltung haben.

Die meisten Handels- und Schiffahrtsverträge und Consular-Conventionen enthalten Clauseln, welche den besprochenen Usus sanctionieren.

Schlussbemerkungen.

Was über die richterliche Competenz der Staaten gegenüber Schiffen und Schiffsangehörigen entwickelt worden, setzt den Friedenszustand voraus, und beruht überdies auf der Annahme, dass in dem Staate, wo das Schiff sich befindet, das allgemeine Völkerrecht Geltung hat. Wo dies nicht der Fall ist, behalten die Staaten die Gerichtsbarkeit über ihre Angehörigen sich selbst vor. (Siehe Einleitung „Consulate mit eigener Gerichtsbarkeit".)

V. Das Seeceremoniell.

Bedeutung des Salutes einstens und jetzt.

Das Seeceremoniell umfasst die im Seeverkehre üblichen Begrüßungsformen.

Zur Zeit, als einzelne Staaten über Theile der See eine Oberherrlichkeit für sich in Anspruch nahmen, wurde die Begrüßung von Schiffen unter sich und zwischen Schiffen und Befestigungen am Lande von dem Standpunkte aufgefasst, dass selbe die Anerkennung der Oberherrlichkeit des einen Staates gegenüber anderen zum Ausdrucke zu bringen habe.

[1]) Perels „Auslieferung desertierter Schiffsmannschaften" Seite 5, 6, 8, 9.

Daher gab es auch Salutweisen, die für jene, welche den Salut leisten sollten, etwas Demüthigendes hatten, so zum Beispiel das Niederholen der Flagge, das Streichen der Segel, das Ausweichen nach Lee. Es kam daher sehr oft zu blutigen Kämpfen zwischen sich begegnenden Schiffen verschiedener Staaten. Heutzutage wird die Begrüßung nicht mehr als eine Verpflichtung, sondern als ein Act der Courtoisie zwischen Gleichgestellten betrachtet. Dieselbe ist nur gegenüber von der eigenen Regierung förmlich anerkannten Staaten zu leisten.

Verträge und Gebrauch haben eine Anzahl Regeln geschaffen, welche allgemeine Annahme fanden.

Unter den verschiedenen Formen des Salutes ist in erster Linie jener mit Geschützen anzuführen.

Allgemeine Regeln bezüglich des Geschützsaluts.

Bezüglich des Saluts mit Geschützen gelten nachstehende Normen: Kriegsschiffe, welche einen ausländischen Ankerplatz anlaufen, begrüßen den Platz, beziehungsweise die Flagge des fremden Staates mit dem aus 21 Schüssen bestehenden Territorialsalute, falls die örtlichen Verhältnisse einen solchen überhaupt zulässig machen, und wenn die Gewissheit erlangt ist, dass derselbe durch eine Landbatterie oder durch ein anwesendes Kriegsschiff der betreffenden Macht ohne Aufschub erwidert werden wird.

Der Territorialsalut geht allen Saluten vor.

Wenn Kriegsschiffe verschiedener Staaten zusammentreffen, so hat das Schiff oder das Geschwader, welches von dem rangsniedrigeren Officier befehligt wird, zuerst zu grüßen.

Der Salut wird Schuss für Schuss erwidert.

Kein internationaler Salut zählt mehr als 21 Kanonenschüsse.

Begrüßung mit Hurrahrufen und mit der Flagge.

Kriegsschiffe befreundeter Mächte begrüßen sich mit Hurrahrufen, wenn nach einem längeren Verweilen in derselben Station eine definitive Trennung erfolgt, ebenso nach erfolgreich bestandener Action anlässlich einer Cooperation.

Kauffahrer grüßen Kriegsschiffe gewöhnlich durch dreimaliges Senken der Nationalflagge; die Kriegsschiffe danken mit einmaligem Senken derselben.[1])

---

[1]) Auf hoher See sind Kauffahrer gegenüber fremden Kriegsschiffen nicht verpflichtet, ihre Flagge zu zeigen. Letztere haben nur in den Seite 65 angeführten Fällen das Recht, erstere zum Hissen ihrer Flagge zu verhalten.

Priorität des Saluts in den Territorialgewässern.

In seinen Territorialgewässern kann jeder Staat für seine Flagge die Priorität des Saluts beanspruchen.

Obwohl der Salut auf hoher See lediglich eine Etikettesache ist, so kann doch unter Umständen die Nichtleistung, und zumal die Nichterwiderung des Saluts Spannungen zwischen den betheiligten Staaten verursachen und zu diplomatischen Controversen führen.

Etikette-Besuche, Feste.

Einen wichtigen Zweig des Seeceremoniells für Kriegsschiffe bilden weiters:

Der Austausch von Höflichkeiten zwischen Kriegsschiffen verschiedener Flagge beim Zusammentreffen auf Ankerplätzen, durch Entsendung von Officieren zur Begrüßung und durch Erstattung gegenseitiger Besuche durch die Schiffscommandanten (Befehlshaber);

der Austausch von Besuchen mit Militärbefehlshabern und Behörden des angelaufenen fremden Hafens;

der Besuchswechsel mit den Chefs der eigenen diplomatischen Missionen und den Consular-Amts-Chefs;

endlich die Theilnahme an den Nationalfesten fremder Nationen über vorhergegangene Einladung, sowie die Einladung von fremden, im Hafen befindlichen Schiffen zur Theilnahme an der Feier eigener Nationalfeste.

Solchen Einladungen ist jederzeit nachzukommen, es wäre denn, dass dies Fest auf Ereignisse Bezug hat, welche den eigenen Staat in irgend einer Weise nachtheilig betroffen haben und deren Feier mit dem eigenen Nationalgefühle unvereinbar ist. In einem solchen Falle wird man womöglich durch rechtzeitiges Auslaufen dem Feste aus dem Wege gehen.

Bei allen officiellen und officiösen Festen und Feierlichkeiten, bei Einladungen, Empfängen etc. an Bord ist überhaupt wohl darauf zu achten, dass nicht Empfindlichkeiten wachgerufen werden, wie zum Beispiel bei Arrangements mit Flaggen durch eine allenfalls zu missdeutende Placierung der Flagge dieses oder jenes Landes oder Staates, bei Zusammenkünften bezüglich der Rangordnung der Geladenen, bei gleichem Range bezüglich des Vortrittes jener, welche die Ansprüche der Anciennität für sich haben. Der Flagge und bei Versammlungen dem Vertreter der Nation, deren Fest gefeiert werden soll, ist der Ehrenplatz zuzuweisen.

Übrigens bestehen in jedem Staate für die eigene Marine besondere Salut-Reglements, nach welchen sich die Schiffe seiner Flagge zu richten haben.[1])

VI. Mittel des völkerrechtlichen Rechts- und Interessenschutzes mit Vermeidung des Krieges. (Die internationalen Ausgleichs- und Zwangsmittel.)

1. Mittel des gütlichen Ausgleiches.

Wenn zwischen zwei Staaten völkerrechtliche Conflicte oder Differenzen entstanden sind, so ist es zunächst Pflicht dieser Staaten, danach zu trachten, dass dieselben durch diplomatische Verhandlungen auf friedlichem Wege ausgeglichen werden. Es ist hiebei dritten, am Streite unbetheiligten Staaten, selbst wenn ihre Mitwirkung von keiner der Parteien angerufen worden wäre, das Recht zuzuerkennen, aus eigenem Antriebe den Streitenden Rathschläge zu ertheilen, welche geeignet scheinen, den Streit zu schlichten.

Gute Dienste (Bons offices).

Dieses Recht „gute Dienste“ — „bons offices“ — anzubieten, muss denselben zustehen, weil der Krieg nicht eine zwischen den Kriegführenden isolierte Thatsache ist, sondern auch die außerhalb des Zwiespaltes stehenden Staaten indirect mehr weniger in Mitleidenschaft zieht, und jedem Staate daranliegen muss, den allgemeinen Frieden zu erhalten.

In diesem Sinne ward es auch auf dem Pariser Congresse 1856 als Wunsch der Signatarmächte ausgesprochen, dass Staaten, zwischen denen Streitigkeiten ausgebrochen sind, die zum Kriege zu führen drohen, vorerst, wenn anders die Umstände es gestatten, die „guten Dienste“ einer befreundeten Macht in Anspruch nehmen.

So wie es aber für die dem Conflicte fernstehenden Staaten wohl ein Recht, aber keine Pflicht gibt, ihre „guten Dienste“ anzutragen, so sind auch die streitenden Parteien nicht verpflichtet, die „guten Dienste“ dritter Staaten anzunehmen; sie können selbe kraft ihrer Souveränität ablehnen.

Vermittlung. Mediation.

Die „guten Dienste“ werden zur Vermittlung, Mediation, wenn eine dritte unbetheiligte Macht im Einverständnis der

[1]) Siehe die einschlägigen Bestimmungen des Dienst-Reglements für die k. und k. Kriegsmarine, III. Theil, Dienst zur See.

Parteien eine Verständigung herbeizuführen unternimmt. Der Vermittler soll hiebei unparteiisch vorgehen; dies schließt die Ausbedingung besonderer Vortheile für sich selbst aus.

Die Annahme der Vermittlung seitens der Parteien ist kein Hindernis, dass sich dieselben untereinander direct verständigen.[1])

Die an der Haager Conferenz 1899 betheiligten Mächte erneuerten den im Vertrage von Paris 1856 ausgesprochenen Wunsch und legten betreffs Realisierung desselben besondere Normen in einer eigenen Convention nieder. Die Staaten, welche an der Haager Friedensconferenz 1899 theilnahmen, waren folgende:

Österreich-Ungarn, das Deutsche Reich, Russland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Spanien, Portugal, Schweiz, Belgien, die Niederlande, Luxemburg, Dänemark, Schweden und Norwegen, die Türkei, Bulgarien, Serbien, Rumänien, Griechenland, Montenegro, die Vereinigten Staaten Nordamerikas, Mexico, Japan, China, Persien, Siam.

Versagen die in der Haager Conferenz beschlossenen Mittel zur Schlichtung eines internationalen Conflictes, so bleibt nichts übrig, als dessen Lösung in gewaltsamer Weise zu versuchen. Diese Gewalt kann entweder jene schärfsten Formen annehmen, in denen sie sich als Krieg darstellt, oder kann eine begrenztere sein. Als solche Formen begrenzter Gewaltanwendung kommen in Betracht: die Repressalien und die Friedensblockaden.

2. Repressalien.

Begriff „Repressalien".

Um einen Staat zur Behebung eines Unrechtes oder zur Nachgiebigkeit in einem Streitfall zu bewegen, ist jeder Staat zu Zwangsmitteln — Repressalien — berechtigt.

Handelt es sich darum, einer unbilligen Rechtsausübung eines anderen Staates entgegenzuwirken, so dient hiezu als politisches Mittel die Retorsion.

Retorsion.

Diese ist daher nicht, wie die Repressalien gegen ein vom fremden Staate geübtes Unrecht, sondern gegen eine unbillige Handhabung seines Rechtes gegenüber den Ange-

[1]) Die Beschlüsse der Haager Conferenz 1899 bezüglich der „guten Dienste" und „Vermittlung" — siehe II. Band.

hörigen des zur Retorsion greifenden Staates gerichtet. Z. B. Der Staat A erschwert den Angehörigen des Staates B den Handelsverkehr mit seinen Angehörigen (sogenannter Zollkrieg); oder A gibt in seiner Gesetzgebung den einheimischen Gläubigern einen Vorzug vor den fremden.

In solchen Fällen wird der Staat B ähnliche für den Staat A und dessen Angehörige ungünstig wirkende Verfügungen zum Zwecke treffen, um den Staat A zu einem für B günstigeren Verhalten zu veranlassen.

Arten von Repressalien.

Repressalien sind:

Beschlagnahme von gegnerischem Staatsvermögen;[1]) die Beschlagnahme von innerhalb des eigenen Gebietes liegenden Privatvermögen von Angehörigen eines anderen Staates, wenn dieser sich widerrechtlich an dem Privatvermögen von eigenen Staatsangehörigen vergriffen hat; Hemmung des Handels- und Postverkehrs, der Eisenbahn- und Telegraphenverbindungen, Zurückweisung oder Ausweisung Angehöriger des gegnerischen Staates, Entziehung von Privilegien gegenüber Angehörigen des mehrerwähnten Staates, Gefangennahme von Personen, welche dem gegnerischen Staate angehören, wenn eigene Angehörige von diesem Staate gefangen gehalten worden sind, Lossagung von mit ihm bestehenden Verträgen u. s. w.[2])

Meistens entspricht die Natur der Repressalien den Gewaltacten, deren sich der gegnerische Staat schuldig gemacht hat. Zur Ausübung von Repressalien kann nur der Staat berechtigt sein; er darf nie Privatpersonen die Ermächtigung zur Ausübung von Repressalien ertheilen.

Infolge schwerer Rechtsverletzungen kann der hiedurch betroffene Staat auch ohne Krieg die Verkehrssperre (Blocus) gegenüber dem gegnerischen Staate verhängen.

Diese Verkehrssperre als Repressalie ist jedoch wohl von der Verkehrssperre behufs Abwendung von Epidemien zu unterscheiden.

Letztere ist eine durch die Nothwendigkeit gebotene gesundheitspolizeiliche Maßregel — eine Contumazierung im Großen.

---

[1]) Z. B. Beschlagnahme der Zolleinkünfte eines Hafens des gegnerischen Staates, wie es 1900 auf Mytilene durch ein französisches Geschwader geschah.

[2]) Bluntschli, Seite 278.

Repressalien zur See.

In früheren Jahrhunderten war eine von Seestaaten häufig angewendete Repressalie die Ausgabe von „lettres de marque, de represaille“, „Kaperbriefen“ an Private mitten im Frieden.

Ausgabe von Kaperbriefen.

Durch selbe wurden diese Privaten ermächtigt, für erlittene Schäden zur See, z. B. durch Wegnahme ihrer Schiffe seitens einer anderen Nation sich selbst an dem schwimmenden Gut dieser letzteren schadlos zu halten.

So ertheilte Ludwig XVI. noch 1778 zwei Rhedern von Bordeaux, denen die Engländer 11 Schiffe gekapert hatten, Kaperbriefe mit der Ermächtigung, Güter englischer Unterthanen im Werte der erlittenen Verluste wegzunehmen.

Auch Kriegsschiffe wurden zu solchen Repressalien benützt.

Wegnahme von Handelsschiffen durch Kriegsschiffe.

Ein Quäker beklagte sich einstens bei Cromwell, dass ein ihm gehörendes Handelsschiff unter einem Vorwande an der französischen Küste weggenommen und confisciert worden sei. Cromwell schickte den Quäker nach Paris zum Minister Mazarin mit einem Schreiben, in welchem er volle Vergütung für das confiscierte Schiff forderte. Der Quäker hatte drei Tage in Paris auf diese zu warten. Als der Quäker ohne Erfolg zurückkehrte, sandte Cromwell zwei Kriegsschiffe aus, um so viele französische Schiffe wegzunehmen, als der Verlust des Quäkers betragen mochte. Die Prisen wurden verkauft, der Erlös in der Höhe der Schadenssumme dem Quäker zugestellt, der Rest dem französischen Gesandten, der jetzt erst Kenntnis des Vorfalles erhielt, zur Verfügung gestellt und von diesem auch in Empfang genommen.

Wenn auch Repressalien der beschriebenen Form nicht mehr vorkommen und als völkerrechtswidrig gelten, so ist doch die Wegnahme von Handels- oder Kriegsschiffen auch heutzutage als Repressalie angewendet worden; doch als Staatsact gegenüber einer staatlichen Rechtsverweigerung.

1861 war ein britischer Kauffahrer an der brasilianischen Küste gestrandet. Küstenbewohner hatten nach Angabe des britischen Consuls von Rio grande sich des Strandgutes bemächtigt. Die britische Regierung forderte eine Geldentschädigung. Die brasilianische Regierung lehnte ab.

Auf Anweisung der britischen Regierung nahmen britische Kriegsschiffe auf hoher See in der Nähe von Rio de Janeiro fünf brasilianische Kauffahrer weg. Dieselben wurden frei gegeben, als sich die brasilianische Regierung unter Protest zur Leistung der Entschädigung bereit erklärte.[1])

Wegnahme von Kriegsschiffen.

1872 wurden, nachdem die Verhandlungen der deutschen Regierung mit jener von Haiti wegen Entschädigung deutscher Unterthanen erfolglos geblieben waren, durch die deutsche Corvette „Vineta" zwei Corvetten der Republik Haiti weggenommen. Diese wurden nach Leistung der Entschädigung freigegeben.[2])

General-Repressalien.

General-Repressalien bestehen darin, dass ein Staat seine Kriegsschiffe aussendet, um Eigenthum des Staates, der sich gegen ihn vergangen hat, sowie Eigenthum der Unterthanen desselben in dessen Gebiet und auf hoher See wegzunehmen oder zu zerstören.

General-Repressalien sind gewöhnlich die unmittelbaren Vorläufer des Krieges.

Den Krimkrieg leitete die englische Regierung in dieser Form ein, durch den Erlass vom 29. März 1854.[3])

1884 beschwerte sich Frankreich vergeblich bei der chinesischen Regierung über die ständige Anwesenheit von chinesischen Banden in Tonking, das es eben zu unterwerfen im Begriffe war.

Frankreich wollte einen regelrechten Krieg mit China vermeiden, und während es die Unterhandlungen mit der chinesischen Regierung fortsetzte, bombardierte ein französisches Geschwader Foochow und besetzte gewisse Punkte Formosas (1884—1885). Kurz vor Schluss der Feindseligkeiten wurde aber Frankreich bemüssigt, den Kriegszustand zuzugestehen.[4])

Embargo als Repressalie.

Unter Embargo als Repressalie versteht man die von einem Staate verfügte Beschlagnahme von in seinen Gewässern befindlichen Handelsschiffen, welche Eigenthum von Angehörigen des Staates

---

[1]) Perels, Seite 149.
[2]) Perels, Seite 150.
[3]) Perels, Seite 150.
[4]) Lawrence, S. 294—295.

sind, von dem ersterer Genugthuung oder Entschädigung zu fordern hat. Die an Bord dieser Schiffe eingeschifften Personen sind nicht als Kriegsgefangene zu betrachten. Es ist für selbe nöthigenfalls entsprechend Fürsorge zu treffen.

Als Kriegsmaßregel kommt der Embargo gegenwärtig wohl nicht in Betracht, insofern bei Kriegsausbruch den Kauffahrern feindlicher Flagge eine Frist zum Auslaufen gestattet zu werden pflegt.

Embargo als Präventiv-Maßregel.

Der General-Embargo (arrêt de prince) kommt in Kriegszeiten vor, indem den Schiffen ohne Unterschied der Flagge das Auslaufen für eine gewisse Zeit verboten wird, weil es sich um Geheimhaltung militärischer oder maritimer Maßnahmen oder Vorfallenheiten handelt.

In diesem Falle hat die Regierung, welche diese Maßregel anordnet, auf eine allfällige Schadloshaltung der an der Abreise behinderten Kauffahrer Rücksicht zu nehmen.[1])

Noth-Embargo.

Endlich ist noch einer Art Embargo zu erwähnen, welcher als Noth-Embargo bezeichnet werden kann und vornehmlich in Kriegszeiten in Anwendung gebracht wird, wenn nämlich die Beschlagnahme von Schiffen und Schiffsladungen zu Defensivzwecken wegen Mangel an Lebensmitteln in einer belagerten Hafenstadt u. dgl. zur Nothwendigkeit geworden ist. (Siehe internationales Seerecht in Kriegszeiten. Droit d'angarie.)

Friedensblockade.

Die Friedensblockade ist eine völkerrechtliche Maßregel, um einen Staat ohne Krieg durch zeitliche Sperrung seines Seeverkehrs zum Eingehen auf eine Forderung zu veranlassen.

Der erste Fall einer Friedensblockade ereignete sich 1827, als die Geschwader Großbritanniens, Frankreichs und Russlands, ohne mit der Türkei im Kriege zu sein, die Küsten von Griechenland blockierten, um die Türkei zur Annahme ihrer Vermittlung im Kriege gegen die aufständischen Griechen zu drängen. Seitdem kamen Friedensblockaden häufig vor.

Neuere Fälle der Anwendung dieser Maßregel, welche zugleich Anlass gaben zu einer genaueren völkerrechtlichen Definition der Friedensblockade, sind die Blockade eines Theils der Küste von Formosa durch die Franzosen 1884 und der

[1]) Rosse, Seite 80.

Häfen Griechenlands 1886 durch englische, deutsche, italienische, österreichisch-ungarische und russische Kriegsschiffe.

Die Franzosen erklärten eine Küstenstrecke Formosas für blockiert, ohne gegenüber China, mit dem sie den diplomatischen Verkehr aufrechthielten, den Kriegszustand anzuerkennen; sie beanspruchten hiebei das Recht, auch Schiffe dritter Mächte wegen Blockadebruchs wegzunehmen.

England protestierte und erklärte seinerseits, dass unter solchen Verhältnissen thatsächlich ein Kriegszustand zwischen Frankreich und China bestehe, und dass England demgemäß in den Häfen Singapore und Hongkong die Neutralitätsvorschriften in Kraft setzen müsse.

Frankreich beanspruchte und übte hierauf die vollen Rechte eines Kriegführenden; doch fast unmittelbar nachher erfolgte die Beilegung des Conflictes mit China.[1])

1886 instruierten die bei der griechischen Blockade engagierten Mächte ihre Geschwader dahin, dass alle griechischen, des Blockadebruchs schuldigen Schiffe wegzunehmen sind, dass aber selbst griechische Schiffe nicht angehalten werden dürfen, wenn irgend ein Theil der Ladung Unterthanen eines anderen Staates als Griechenland oder der blockierenden Mächte gehört, mochte diese Ladung vor oder nach der Notification der Blockade eingeschifft worden sein, wenn nur der Frachtvertrag vor der Notification abgeschlossen worden war.[2])

1887 erklärte das Institut für internationales Recht, Friedensblockaden seien als völkerrechtlich zulässig unter der Voraussetzung anzuerkennen, dass Schiffe fremder, am Conflict nicht betheiligter Staaten ungeachtet der Blockade frei ein- und auslaufen können, dass die Friedensblockade formell erklärt und notificiert und durch eine genügend starke Macht aufrecht erhalten wird, und dass die Schiffe des durch die Blockade betroffenen Staates im Falle des Blockadebruches mit Beschlag belegt werden können, dass aber diese Schiffe mit ihren Cargos, wenn die Blockade aufhört, ihren Eigenthümern zurückgestellt werden, doch ohne Entgelt.[3])

Schluss-bemerkungen.

Repressalien können, wie früher bemerkt, nur durch den Staat und im Auftrage des Staates verhängt werden. Com-

---

1) Lawrence Seite 297—298.

2) Lawrence, Seite 298; Snow, Seite 80.

3) Ullmann, Seite 305; Snow, Seite 80; Rosse, Seite 88, 89.

mandanten von Kriegsschiffen sind daher auf das bloße Ersuchen von Consuln, welche keine diplomatischen Befugnisse haben, nicht berechtigt, militärisch einzuschreiten.[1])

Doch ist es nicht selten vorgekommen und wird es noch ferner oft vorkommen, dass Commandanten von Kriegsschiffen in barbarischen Ländern, besonders an Orten, wo keine nationale Vertretung vorhanden ist, sich durch die Verhältnisse gezwungen sehen, zum Schutz von Staatsangehörigen und zur Sicherung der Flaggenehre aus eigener Initiative zu Repressalien zu greifen.

Die Natur dieser Maßregeln wird sich nach den Umständen und nach dem Culturgrade richten, welcher den Eingeborenen eigen ist. Im Bewusstsein der Verantwortlichkeit, welche auf ihm lastet, hat der Schiffscommandant die Maßnahmen mit Vorbedacht vorzubereiten, dann aber auch thatkräftig durchzuführen.

3. Intervention.

Wesen und Zweck der Intervention.

Unter Intervention versteht man das Einschreiten eines Staates zur Herstellung des inneren Friedens eines anderen Staates oder zu dessen Erhaltung, wenn er sonst einem dritten zu erliegen drohte.

Wann eine Intervention berechtigt ist.

Die Intervention ist berechtigt, wenn mit dem Staate, welcher die Intervention veranlasst, für gewisse Fälle eine diesbezügliche Vertragsverbindlichkeit besteht, oder wenn ein Staat die Intervention ansucht, oder wenn er die angebotene annimmt, oder endlich wenn der intervenierende Staat sich durch die Ereignisse innerhalb des Staates, dem die Intervention gilt, in seiner eigenen Sicherheit thatsächlich gefährdet sieht.

Der erste Fall tritt ein, wenn Staaten eine Bürgschaft für Erhaltung eines Staates für den Fall übernommen haben, als dieser von einem Kriege bedroht würde.

Ein solcher Fall wäre z. B., wenn Belgien oder die Schweiz einem feindlichen Einfall ausgesetzt würde.

Der zweite Fall hat sich ereignet und wird sich ereignen, wenn in einem Bürgerkrieg die Hilfe einer auswärtigen Macht angesucht wird. Dieses Ansuchen muss aber von der Regierung jener Partei ausgehen, welche thatsächlich noch als vollberechtigtes Organ des Staatswillens und als wirklicher Repräsentant des Staates zu betrachten ist.

[1]) Perels, Seite 145, 146.

Die Intervention ist weiters völkerrechtlich begründet, wenn sie den Zweck hat, in einem der Anarchie verfallenen Staate die Ordnung herzustellen und Zuständen ein Ende zu machen, welche das allgemeine Menschenrecht und Völkerrecht verletzen.

Dieser Art war die Intervention der europäischen Mächte, der Vereinigten Staaten und Japans in China 1900.

Die Intervention kann endlich Folge eines Mandates sein, mit welchem ein Staat von einem Staaten-Congress betraut wird, wie es bei der Intervention Österreich-Ungarns in Bosnien und der Hercegovina der Fall war.

Wenn eine fremde Macht in unberechtigter Weise in einem Lande interveniert, so sind die anderen Mächte berechtigt, dafür zu sorgen, dass die Intervention bald ihr Ende erreiche und nicht einseitig missbraucht, daher auch nicht zum Schaden anderer Staaten ausgebeutet werde, „Contreintervention“.[1])

Princip der Nichtintervention.

In der Absicht, solchen Eventualitäten vorzubeugen und eine Quelle mannigfacher und fortwährender Verwicklungen zu verstopfen, wurde — dem völkerrechtlichen Grundsatze entsprechend, dass jeder unabhängige Staat seine inneren Angelegenheiten selbständig zu regeln befugt ist — das Princip der absoluten Nichtintervention aufgestellt. Dieses ist aber nicht für alle Fälle durchführbar und oft unvereinbar mit der Ehre und mit den Interessen eines Staates.

Die Weltordnung kann zu Wahrung ihres Rechtes der Intervention nicht entbehren.

Monroe-Doctrin.

Die Vereinigten Staaten von Nordamerika weisen grundsätzlich eine Intervention seitens nicht amerikanischer Mächte bezüglich Streitfälle zwischen Staaten des amerikanischen Continentes zurück.

Schon 1823, als sich seitens der Großmächte des continentalen Europa die Tendenz kundgab, für Spanien behufs Behauptung seiner amerikanischen Besitzungen Partei zu nehmen, erklärte Präsident Monroe, dass er jeden in diesem Sinne gemachten Schritt als einen Eingriff in die Interessen- und Machtsphäre der Vereinigten Staaten betrachten müßte.

[1]) Bluntschli, Seite 267—269.

Das internationale Seerecht
in Kriegszeiten.
Kriegs-Seerecht.
I. Krieg. Kriegsrecht. Rückwirkung des Krieges auf den Völkerverkehr.

Begriff „Krieg", „Kriegsrecht".

Krieg ist der mit Waffengewalt geführte Kampf zwischen Staaten. Erlangen aufständische Parteien die Anerkennung als Kriegführende (siehe unten), so finden die Grundsätze des Kriegsrechtes im objectiven Sinne auch auf die von ihnen und gegen sie geführten Kämpfe Anwendung.

Kriegsrecht im objectiven Sinne ist der Inbegriff der Normen, welche in Kriegszeiten für das Verhältnis der Kriegsparteien zu einander und zu neutralen Mächten gelten.

Die Nichtbeachtung dieser Normen kann nur in Fällen äußerster Noth, als sogenannte Kriegsraison, gerechtfertigt erscheinen.

Staaten, welche zur Selbsthilfe durch Waffengewalt greifen, können hiemit auch Rechte in Anspruch nehmen, welche zur Durchführung des Krieges sich als nothwendig erweisen, wenn auch dieselben für die Bewegungsfreiheit anderer, außerhalb des Kampfes stehender Staaten Beschränkungen bedingen.

Kriegführende Parteien.

Als kriegführende Parteien können im Sinne des Gesagten aufständische Parteien nur dann anerkannt werden, wenn sie den Hauptanforderungen einer eigenen staatlichen Existenz entsprechen; als solche sind anzusehen: eine geordnete Herrschaft innerhalb des eingenommenen Territoriums, das Bestehen einer

festen militärischen Operationsbasis in demselben, die Durchführung aller Actionen bei voller Wahrung der Kriegsregeln der civilisierten Nationen.

Selbstverständlich wird durch den Act der Anerkennung Aufständischer als kriegführende Partei seitens neutraler Staaten der Mutterstaat, gegen den die Erhebung platzgreift, von aller Verantwortlichkeit für die Handlungen der Insurgenten entbunden.

Die Anerkennung eines in Bildung begriffenen oder nach Selbständigkeit strebenden Gemeinwesens als kriegführende Partei seitens neutraler Staaten kann übrigens für diese auch zur Nothwendigkeit werden, wenn durch den in Rede stehenden Conflict ihre Interessen empfindlich in Mitleidenschaft gezogen werden, ihre Unterthanen in vielfacher Beziehung zu den kämpfenden Parteien stehen und demnach die Verhältnisse dazu drängen, die Stellung gegenüber denselben klar zu bestimmen. Fälle der beschriebenen Art werden vornehmlich dann eintreten, wenn in einem benachbarten Staate oder in einem ans Meer grenzenden Staate eine revolutionäre Bewegung zum Durchbruche gekommen ist.

Als im nordamerikanischen Bürgerkrieg die Südstaaten sich als selbständige Conföderation constituiert hatten, wurde diese von den europäischen Seemächten, deren Interessen in diesem Kriege in hohem Grade betheiligt waren, als kriegführende Partei anerkannt. Die nordamerikanische Union selbst konnte nicht umhin, die Conföderation als kriegführende Partei zu behandeln.

Um auf Anerkennung als kriegführende Partei Anspruch zu haben, ist, wie früher bemerkt, nothwendig, dass sich die kriegerischen Operationen auf eine feste Basis, auf Territorialbesitz stützen. Hieraus folgt, dass Flotten als ausschließliche Träger einer revolutionären Bewegung einen solchen Anspruch nicht erheben können, da ohne Territorialbesitz ihre Wirksamkeit bald ein Ende erreichen muss. Beispiele hiefür sind die Wirren in Chili 1891 und in Brasilien 1893—1894. In Chili gewann die Flotte bald einen festen Rückhalt am Lande und der Kampf endete mit der Schlacht bei Concon.

In Brasilien gelang es der Flotte nicht, sich in einem Territorium eine Basis zu schaffen. Die neutralen Staaten, in Voraussicht, dass die Bewegung keine Dauer haben könne,

begnügten sich damit, den Verkehr ihrer nationalen Schiffahrt mit Rio de Janeiro offen zu halten, um hiedurch eine wirksame Blockade dieser Hafenstadt zu verhindern.[1])

Wann ist das ohne höheren Auftrag ins Werk gesetzte gewaltsame Einschreiten des Befehlhabers einer bewaffneten Macht als Kriegsact anzuerkennen?

Es erübrigt noch einen Fall in Betracht zu ziehen. Es können an einem, vom Sitze der Regierung eines Staates weit entlegenen Orte des Auslandes Ereignisse geschehen, welche seine Interessen und Rechte schwer verletzen; der Befehlshaber eines dort verweilenden Kriegsschiffes oder eines Geschwaders des auf solche Weise beleidigten Staates hält es für geboten, aus eigenem Antriebe, ohne Auftrag seiner Regierung, zu Gewaltmaßregeln zu schreiten. Wenn dieses Vorgehen nachträglich von Seite seiner Regierung gutgeheißen wird, so stellt es eine Staatsaction und hiemit einen regelrechten Kriegsact dar; wenn es nicht gutgeheißen wird, so erscheint es als ein Act unbefugter Gewalt, für welchen Genugthuung zu leisten ist.[2])

Beginn des Krieges. Kriegserklärung.

Weitgehend sind die Rückwirkungen, welche der Krieg nicht nur auf die Zustände der im Kampfe einander gegenüber stehenden Staaten, sondern auch auf die Beziehungen dieser zu den außerhalb des Kampfes stehenden Staaten und auf den Weltverkehr übt; es erscheint demnach von hoher Wichtigkeit, den Moment zu präcisieren, wann im Sinne des Völkerrechtes der Kriegszustand beginnt.

Mit dem ersten Act der Feindseligkeit von Seite des einen oder des anderen der in Zwiespalt befindlichen Staaten beginnt der Kriegszustand. Es frägt sich nun, hat diesem ersten Kriegsact eine Ankündigung oder Erklärung von Seite der einen oder der anderen der gegnerischen Parteien vorauszugehen oder nicht.

Kriege fordern in der Gegenwart Vorbereitungen, welche in Anbetracht des jetzigen Verkehres und der jetzigen Verkehrsmittel nicht verheimlicht werden können.

Wenn eine außerordentliche Truppenansammlung in einer Grenzprovinz stattfindet, wenn in den See-Arsenalen außerordentliche Thätigkeit zur Instandsetzung der Kriegsflotte entwickelt wird und diese sich irgendwo an der Eigenküste sammelt, so kann dies unter irgend einem Vorwande geschehen, welcher auf die anderen, speciell auf die Nachbar-

[1]) Lawrence, Seite 305, 306.

[2]) Lawrence, Seite 291.

staaten, beruhigend zu wirken geeignet scheint. Es wird dann bei diesen Staaten liegen, die Stichhältigkeit der angeführten Gründe für die gedachte militärische Bewegung zu prüfen. Ein völlig unerwarteter Friedensbruch, ein Überfall, wie in vergangenen Zeiten, ist in der Gegenwart nicht wohl möglich.

Auch in der Neuzeit sind Kriege entstanden, welche nicht erst in irgend einer Form erklärt worden sind; doch völlig unerwartet sind sie nicht ausgebrochen; untrügliche Anzeichen sind vorausgegangen und die Spannung zwischen den betreffenden Staaten ließ einen solchen Ausbruch kriegerischer Verwicklungen mit Sicherheit erwarten.

Wenn auch eine Kriegserklärung irgend einer Art zur Legalisierung eines Krieges nicht nothwendig erscheint, so darf es doch als ein völkerrechtliches Postulat bezeichnet werden, dass der Krieg, das ist der Ausbruch der Feindseligkeiten, für einen mehr weniger bestimmt ausgesprochenen Termin in irgend einer Form erklärt werde. Alle Staaten, welche Beziehungen zu den kriegsbereiten Staaten unterhalten, nicht zu allerletzt die eigenen Unterthanen dieser Staaten haben ein Interesse daran, hierüber möglichst rechtzeitig in Kenntnis gesetzt zu werden.

Präcedenzfälle können, wie schon am Eingang des Werkes betont worden, nicht für alle Fälle und alle Zeiten völkerrechtliche Normen ergeben, wenn selbe dem Geiste der Humanität und den Bedürfnissen der Culturvölker nicht entsprechen.

Die gedachte Erklärung kann als directe Kriegserklärung erfolgen, oder indirect, indem man dem gegnerischen Staate eine bestimmte Frist zur Erfüllung der eigenen Forderung — ein Ultimatum — bei Verlängerung der Frist ein Ultimatissimum stellt, oder indem man in einem Manifest an die eigenen Völker die Gründe der Waffenergreifung kund gibt und dieses Manifest auch neutralen Staaten bekannt gibt. Den beiden großen Kriegen der neuesten Zeit, dem deutsch-französischen 1870 und dem russisch-türkischen 1877 ging eine formelle Kriegserklärung, in ersterem Falle von Seite Frankreichs, in letzterem von Seite Russlands voraus.

Rückwirkungen des Krieges auf den Völkerverkehr.

Mit Ausbruch des Krieges werden die diplomatischen Verbindungen zwischen den kriegführenden Staaten abgebrochen; wenn es nicht schon früher geschehen, erfolgt die gegenseitige Abberufung der diplomatischen Vertreter.

Wenn auch die Hauptaufgabe der Consulate in der Wahrung und Förderung der Einzel- und Privatinteressen der eigenen Staatsangehörigen, vorwiegend auf handelspolitischem Gebiete, besteht, so erfolgt dennoch in den meisten Fällen mit dem Ausbruche der Feindseligkeiten in den kriegführenden Staaten die reciproke Einstellung der Functionen der Consuln; die Vertretung der Staatsangehörigen wird sodann einem Consul einer befreundeten neutralen Macht übertragen. Wird jedoch den Consuln das Exequatur belassen, so üben sie ihre Functionen weiter aus.

Der Krieg wird zwischen den Staaten geführt, nicht zwischen und mit Privatpersonen. Hieraus folgt, dass Gewaltmaßregeln nur gegen die im Verbande der Kriegsmacht der kriegführenden Staaten stehenden Personen — die Combattanten — stattfinden dürfen, und dass der Krieg auf Privatpersonen und ihr Gut nur insofern rückwirken darf, als es durch die Kriegsnothwendigkeit, durch die Kriegsraison bedingt ist.

Privatpersonen haben sich anderseits jeder Thätigkeit zu enthalten, welche als directe oder indirecte Betheiligung an kriegerischen Actionen zu betrachten ist. Sie haben jeden Act zu vermeiden, welcher einerseits gegenüber der eigenen Partei den Charakter des Verrathes trägt, anderseits angesichts und im Bereiche des Feindes als Förderung der Widerstandskraft der ersteren erscheint.

Unterthanen der kriegführenden Staaten dürfen sich nicht an Rechtsgeschäften zu Gunsten des Feindes, wie öffentlichen vom feindlichen Staate ausgeschriebenen Anleihen u. dgl. betheiligen.

Den Angehörigen eines kriegführenden Staates, welche sich im Territorium des gegnerischen Staates aufhalten, wird heutzutage in der Regel das Verbleiben auf demselben gestattet, insolange sie sich gegenüber letzterem loyal verhalten. Dem kriegführenden Staate muss aber das Recht zustehen, sowie er es für nothwendig oder zweckmäßig erachtet, Angehörige des feindlichen Staates von seinem Boden auszuweisen oder ihnen bestimmte Landestheile zum Aufenthalte anzuweisen. Doch soll den Ausgewiesenen, wenn möglich, eine Frist zur Ordnung ihrer Angelegenheiten gewährt werden.

1870 gab die französische Regierung bei Ausbruch des Krieges den in Frankreich anwesenden Deutschen die Erlaubnis, im Lande zu bleiben. Als aber die deutschen Heere gegen Paris vorrückten, mussten auf Befehl der französischen Regierung alle Deutschen das Seine-Departement verlassen und sich in Süd der Loire zurückziehen oder französischen Boden räumen.

Aus dem oben citierten Principe, dass der Krieg ausschließlich eine Action von Staat gegen Staat ist. ergibt sich als nothwendige Folgerung, dass das feindliche Privateigenthum zu achten ist, insolange der Eigenthümer sich keines feindlichen Actes schuldig macht; doch hat dieser Grundsatz dermalen nur im Landkriege allgemeine Geltung.

Öffentliche Archive und dem öffentlichen Credit anvertraute Capitalien und Werte sind zu schonen.[1])

Der Handelsverkehr der Angehörigen der kriegführenden Staaten hört nicht auf, insoweit er nicht durch die Kriegsoperationen beschränkt, oder geradezu von der Regierung verboten ist.[2])

Im letzteren Falle ist es aber der Regierung anheimgestellt, Handelslicenzen für bestimmte Personen, eigene oder

---

[1]) Napoleon I. äußerte während seines Aufenthaltes in Posen die Befürchtung, dass das Londoner Cabinet die Franzosen gehörigen Antheile der öffentlichen Schuld confiscieren werde. Sein Finanzminister Graf Mollier beruhigte ihn, weil ein solcher Act der englischen Politik entgegen und geeignet sei, England mehr zu schaden als Frankreich. (Fergusson, Seite 285.)

[2]) Es wird hingegen noch von manchen, besonders von englischen Völkerrechtslehrern die Ansicht festgehalten, dass der Handelsverkehr zwischen den Unterthanen kriegführender Staaten durch den Krieg von selbst aufgehoben werde und illegal sei; denn der Kriegszustand der Staaten wirke nothwendig auf deren Angehörige zurück und drücke denselben den feindlichen Charakter auf.

„Die Unterthanen feindlicher Staaten sind Feinde.“ (The subjects of enemy states are enemies, Lawrence Seite 307.)

Das Eigenthum feindlicher Unterthanen erhält demzufolge auch den Charakter feindlichen Gutes. Zu Lande hat sich unter dem Drucke mannigfacher praktischer Rücksichten und Bedenken der Grundsatz herausgebildet, dass das feindliche Privatgut im allgemeinen frei zu geben sei; zur See ist aber feindliches Privatgut Object des Angriffes, somit der Wegnahme, selbst der Zerstörung geblieben.

neutrale Unterthanen, für bestimmte Waren, für bestimmte Plätze und im bestimmten Umfange auszugeben.

Um die militärischen Linien ungefährdet passieren zu können, bedarf es militärischer Sicherheitspässe für Personen, Geleitscheine für Waren.

Dieselben werden von den Befehlshabern der Truppen ausgestellt. Die Sicherheitspässe gelten nur für die Personen, denen sie ertheilt wurden und sind nicht übertragbar.

Der Privat-Rechtsverkehr erleidet Unterbrechungen, insofern die Durchführung von Verhandlungen durch den Krieg unmöglich gemacht oder verzögert wird.

Privat-Rechtsansprüche haben an und für sich mit dem Kriegszustande zwischen den Staaten nichts zu thun, können daher durch diesen auch nicht verloren gehen, es sei denn, dass durch den Krieg das Rechtsobject, um das es sich handelt, außer Frage kommt, oder die gedachten Ansprüche mit zu den Ursachen des Krieges gehören.

Es ist übrigens Gepflogenheit, dass die Regierungen der kriegführenden Staaten bei Ausbruch des Krieges Proclamationen bezüglich des Verhaltens erlassen, welches ihre Unterthanen gegenüber jenen des feindlichen Staates zu beobachten haben.[1])

Vertragsverhältnisse zwischen untereinander kriegführenden Staaten werden nicht nothwendigerweise als Folge des Krieges aufgelöst oder suspendiert. Verträge werden nur dann aufgelöst, wenn in ihnen die Kriegsursache liegt, oder wenn deren Giltigkeit und Wirksamkeit friedliche Beziehungen zwischen den Contrahenten zur ausdrücklichen Voraussetzung hat; sie werden suspendiert, wenn sie mit der Kriegführung unvereinbar sind, das heißt ihre Einhaltung durch diese unmöglich geworden ist.

Die eigens für den Kriegszustand geschlossenen Staatsverträge gelangen erst im Kriege zur Wirksamkeit.

Ein für den Kriegszustand bestimmter Vertrag ist die im Haag abgeschlossene Convention, welche die Kriegsgesetze zu Lande auf Basis des oben dargelegten Grundsatzes feststellt.

Dieselben haben laut Artikel 2 der Convention, welche das Reglement betreffs der Kriegsgesetze und Kriegsgebräuche

[1]) Siehe II. Band.

einleitet, nur in Kriegen zwischen den Vertragsmächten Geltung; sie verlieren diese, sowie eine Nichtsignatarmacht sich mit einem der kriegführenden Staaten verbindet.

II. Die Kriegsgesetze zu Lande.

a) Beschlüsse der Haager Conferenz 1899.

Reglement, betreffend die Kriegsgesetze und -Gebräuche zu Land.

I. Section. Die Kriegführenden.

1. Capitel. Über die Eigenschaften eines Kriegführenden.

1. Die Kriegsgesetze, Rechte und Pflichten erstrecken sich nicht nur auf die Armee, sondern auch auf jene Milizen und Freiwilligen-Corps, bei welchen nachstehende Bedingungen zusammentreffen:

a) dass an ihrer Spitze eine für ihre Untergebenen verantwortliche Person steht;

b) dass sie ein bestimmtes, auf Distanz erkennbares Abzeichen führen;

c) dass sie die Waffen offen tragen;

d) dass sie sich in ihren Operationen gemäß den Kriegsgesetzen und Kriegsgebräuchen benehmen.[1]

In Ländern, wo die Milizen und die Freiwilligen-Corps die Armee oder einen Theil derselben bilden, sind sie unter der Benennung Armee inbegriffen.

2. Die Bevölkerung eines nicht militärisch besetzten Territoriums, welche bei Annäherung des Feindes freiwillig zu den Waffen greift, um die Invasions-Truppen zu bekämpfen, ohne Zeit zu haben, sich im Sinne des vorhergehenden Artikels zu organisieren, ist als „Krieg führend" zu betrachten, wenn sie die Kriegsgesetze und Gebräuche achtet.

3. Die Streitkräfte der kriegführenden Parteien können aus Combattanten und Nicht-Combattanten

---

[1]) Die Heranziehung wilder Völkerschaften als Hilfskräfte ist demgemäß verboten, wenn selbe nicht nach dem Muster civilisierter Nationen organisiert und geführt werden.

bestehen. Im Falle der Gefangennahme durch den Feind haben die einen und die anderen das Recht, als Kriegsgefangene behandelt zu werden.

2. Capitel. Über die Kriegsgefangenen.

4. Die Kriegsgefangenen sind in der Gewalt der feindlichen Regierung, doch nicht in der Gewalt der Individuen oder der Corps, welche sie gefangen genommen haben; sie sind human zu behandeln; ihr persönliches Eigenthum — mit Ausnahme der Waffen, der Pferde und Dienstpapiere (papiers militaires) — ist ihnen zu belassen.

5. Die Kriegsgefangenen können in einer Stadt, Festung Lager oder in irgend einer Localität mit der Verpflichtung interniert werden, sich nicht über gewisse bestimmte Grenzen hinaus zu entfernen (sie dürfen aber nicht eingesperrt werden); eine Verwahrung derselben in haftähnlicher Form ist unzulässig, es sei denn, dass sich dies als eine unvermeidliche Sicherheitsmaßregel erweist.

6. Der Staat kann die Kriegsgefangenen als Arbeiter je nach ihrem Grade (Charge, Stellung) und ihren Fähigkeiten verwenden. Diese Arbeiten dürfen nicht überanstrengend sein, und keinen Bezug auf militärische Operationen haben.

Die Gefangenen können ermächtigt werden, gegen Entlohnung für öffentliche Verwaltungen oder für Private oder auch auf eigene Rechnung zu arbeiten.

Die für den Staat geleisteten Arbeiten sind nach dem Tarife zu bezahlen, welcher für Soldaten der nationalen Armee für gleiche Arbeiten festgesetzt ist.

Wenn die Arbeiten für Rechnung anderer öffentlicher Verwaltungen oder für Privatpersonen geleistet werden, so sind die Bedingungen im Einvernehmen mit der Militärbehörde zu vereinbaren.

Der von den Gefangenen erworbene Lohn dient zur Erleichterung ihrer Lage; der Überschuss wird nach Abrechnung der Unterhaltungskosten ihnen bei ihrer Freilassung ausbezahlt.

7. Die Regierung, in deren Gewalt sich die Kriegsgefangenen befinden, hat für ihren Unterhalt zu sorgen.

Im Falle als ein besonderes Übereinkommen zwischen den Kriegführenden nicht besteht, sind die Kriegsgefangenen in Bezug auf Nahrung, Nachtlager und Bekleidung in gleicher Weise zu behandeln, wie die Truppen der Regierung, in deren Gefangenschaft sie sich befinden.

8. Die Kriegsgefangenen sind den Gesetzen, Reglements und Befehlen unterworfen, welche für die Armee des Staates in Kraft sind, in dessen Gewalt sie sich befinden.

Jeder Act der Insubordination berechtigt ihnen gegenüber zu den nöthigen strengen Maßnahmen.

Entlaufene Gefangene, welche wieder ergriffen werden, ehe sie ihre Armee erreichen (oder das Territorium verlassen konnten, das von der Armee, welche sie gefangen hat, besetzt ist), unterliegen Disciplinarstrafen.

Gefangene, welchen die Flucht gelungen ist und welche später neuerdings in Gefangenschaft gerathen, sind für die vorhergegangene Flucht nicht strafbar.

9. Jeder Kriegsgefangene ist gehalten, auf Befragen seinen wahren Namen und Grad anzugeben, und setzt sich, im Falle er dieses Gebot verletzt, einer Beschränkung der Vortheile aus, welche den Gefangenen seiner Kategorie gewährt sind.

10. Kriegsgefangene können gegen bestimmte ehrenwörtlich eingegangene Verpflichtungen in Freiheit gesetzt werden, unter der Voraussetzung, dass die Gesetze ihres Landes sie hiezu berechtigen; sie sind unter Bürgschaft ihrer persönlichen Ehre gegenüber ihrer eigenen Regierung, wie gegenüber jener, welche sie zu Gefangenen gemacht hat, verpflichtet, die eingegangenen Verbindlichkeiten gewissenhaft zu erfüllen.

In diesem Falle ist ihre eigene Regierung gehalten, von ihnen keine, dem gegebenen ehrenwörtlichen Versprechen widersprechende Dienstleistung zu verlangen oder anzunehmen.

11. Ein Kriegsgefangener kann nicht gezwungen werden, gegen Ehrenwort seine Freiheit anzunehmen; in gleicher Weise ist die feindliche Regierung nicht verpflichtet, das Begehren eines Gefangenen nach Entlassung gegen Ehrenwort zu bewilligen.

12. Jeder Kriegsgefangene, der auf Ehrenwort entlassen worden ist und später gegen die Regierung, welcher er sich

auf Ehrenwort verpflichtet hat, oder gegen deren Alliierte kämpfend, wieder gefangen wird, verliert das Recht als Kriegsgefangener behandelt zu werden, und kann vor Gericht gestellt werden.

13. Individuen, welche, ohne direct dem Verbande einer Armee anzugehören — wie die Berichterstatter von Zeitungen, die Marketender, die Lieferanten — dieser folgen und in die Gewalt des Feindes fallen, haben, wenn dieser ihre Festhaltung für nützlich hält, das Recht, als Kriegsgefangene behandelt zu werden, vorausgesetzt, dass sie eine Legitimation seitens der Militärbehörde (autorité militaire) der Armee, bei welcher sie sich befanden, besitzen.

14. Bei Beginn der Feindseligkeiten ist in jedem der kriegführenden Staaten und vorkommenden Falls in den neutralen Ländern, welche auf ihrem Territorium Kriegführende aufgenommen haben, ein Auskunftsbureau über die Kriegsgefangenen zu errichten.

Dieses Bureau hat die Aufgabe, alle dieselben betreffenden Anfragen zu beantworten; es erhält von den verschiedenen competenten Dienstzweigen alle nothwendigen Angaben, um über jeden Kriegsgefangenen eine Personalbeschreibung (fiche individuelle) zu verfassen; es hält die Internierungen und Änderungen, die Aufnahmen in Spitäler und die Todesfälle der Kriegsgefangenen in Evidenz.

Das Auskunftsbureau ist weiters beauftragt, alle Gegenstände persönlichen Gebrauches, Werte, Briefe u. s. w., welche auf den Schlachtfeldern gefunden oder von den in Spitälern und Ambulanzen verstorbenen Gefangenen zurückgelassen wurden, zu sammeln und zu vereinigen und den Interessierten zuzustellen.

15. Seitens der Kriegführenden werden den Hilfs-Gesellschaften für Kriegsgefangene, welche den Gesetzen ihres Landes gemäß sich zu wohlthätigen Zwecken regelrecht constituiert haben, ebenso den gebürend beglaubigten Agenten solcher Gesellschaften, innerhalb der durch die militärischen Nothwendigkeiten und die administrativen Vorschriften gezogenen Grenzen alle Erleichterungen zur wirksamen Erfüllung ihrer humanen Aufgabe zugestanden.

Die Delegierten dieser Gesellschaften können behufs Vertheilung von Unterstützungen in den Internierungsdepots,

sowie an den Etapenplätzen der heimkehrenden Gefangenen auf Grund einer von der Militärbehörde ausgestellten persönlichen Erlaubnis und gegen die schriftlich gegebene Zusage, sich allen Maßnahmen der von derselben erlassenen Ordnungs- und Polizeivorschriften zu fügen, zugelassen werden.

16. Die Auskunftsbureaux genießen Portofreiheit. Die Briefe, Geldanweisungen und Bargeldsendungen, sowie Postgepäck — bestimmt für Kriegsgefangene oder von diesen abgesendet — sind, sowohl im Aufgabs- und Bestimmungslande, als auch in den dazwischenliegenden Ländern, von allen Postgebüren frei. Die in Naturalien bestehenden Geschenke und Unterstützungen mit der Bestimmung für Kriegsgefangene sind frei vom Einfuhrszoll und anderen Gebüren, auf vom Staate betriebenen Eisenbahnen auch von Transportkosten.

17. Gefangenen Officieren können gegebenenfalls auch ihre Gage oder sonstige nach den Bestimmungen ihres Landes ihnen zugestandene Gebüren ausgezahlt werden, wenn von Seite ihrer Regierung die Rückerstattung dieser Auslagen zugesichert wird.

18. Volle Freiheit ist den Kriegsgefangenen für Ausübung ihrer Religion, einschließlich der Theilnahme an dem Gottesdienste ihres Cultus unter der einzigen Einschränkung gestattet, sich hiebei den von der Militärbehörde vorgeschriebenen Ordnungs- und Polizeimaßregeln zu fügen.

19. Die Testamente der Kriegsgefangenen werden in gleicher Weise, wie für die Soldaten der nationalen Armee aufgenommen und verfasst. Dieselben Regeln haben in analoger Weise betreffs Todes-Constatierungen, wie betreffs Begräbnissen von Kriegsgefangenen Giltigkeit, indem hiebei auf Grad und Rang Rücksicht genommen wird.

20. Nach Friedensschluss hat die Rücksendung der Kriegsgefangenen in die Heimat in möglichst kurzer Frist bewerkstelligt zu werden.

3. Capitel. Über Kranke und Verwundete.

21. Die Verpflichtung der Kriegführenden betreffs des Kranken- und Verwundetendienstes sind durch die Genfer Convention von 22. August 1864 geregelt, außer den Modificationen, deren Gegenstand selbe sein kann. [1])

[1]) Siehe II. Band.

II. Section. Über die Feindseligkeiten.

1. Capitel. Allgemeine Verhaltungen.

22. Den Kriegführenden steht keine unbeschränkte Wahl der Mittel zu, dem Feinde zu schaden.

23. Außer den durch besondere Conventionen festgesetzten Verboten[1]) ist namentlich untersagt:

a) der Gebrauch von Gift und vergifteten Waffen,[2])

b) auf verrätherische Weise Angehörige der feindlichen Nation oder Armee zu tödten oder zu verwunden,[3])

c) einen Feind zu tödten oder zu verwunden, der nach Niederlegung der Waffen oder ohne Mittel sich zu vertheidigen, sich auf Gnade und Ungnade ergeben hat,

d) die Erklärung, keinen Pardon zu geben,

e) der Gebrauch von Waffen, Geschossen und Materien, geeignet, überflüssigen Schaden anzurichten,

f) der ungebürliche Gebrauch der Parlamentärsflagge, der feindlichen Nationalflagge oder der feindlichen militärichen Insignien und Uniformen, sowie der Abzeichen der Genfer Convention,

g) die Zerstörung oder Besitznahme von feindlichem Eigenthum, außer in den Fällen, wo die Zerstörung oder Besitznahme durch die Kriegsnothwendigkeiten gebieterisch erfordert wird.

24. Kriegslisten und die Anwendung der nöthigen Mittel, um sich über den Feind und über das Terrain Auskünfte zu verschaffen, sind als erlaubt zu betrachten.

---

[1]) Siehe die am Schlusse dieser Convention angefügten Erklärungen der Signatarmächte.

Petersburger Convention 1868 bezüglich Explosiv-Geschossen unter 400 Gr. Siehe 2. Band.

[2]) In diese Kategorie gehört auch die absichtliche Verbreitung ansteckender Krankheiten im feindlichen Lager.

[3]) Hieher gehört auch die Setzung eines Preises auf den Kopf eines feindlichen Souveräns oder Heerführers; desgleichen Bestechung und Aufreizung der Unterthanen zur Verrätherei und zum Meuchelmorde.

25. Es ist untersagt, Städte, Ortschaften, Wohnungen oder Gebäude anzugreifen oder zu beschießen, welche nicht vertheidigt werden.

26. Der Commandant der angreifenden Truppen hat, ehe er zur Beschießung schreitet, und außer im Falle eines Sturmangriffes, soweit es in seiner Macht liegt, alles aufzubieten, um die Behörden zu benachrichtigen.

27. Bei Belagerungen und Beschießungen sind alle nöthigen Maßregeln zu ergreifen, um, soweit möglich, die dem Cultus, den Künsten, den Wissenschaften und der Wohlthätigkeit gewidmeten Gebäude, die Spitäler und die Sammelplätze von Kranken und Verwundeten zu schonen, es sei denn, dass sie zu gleicher Zeit einem militärischen operativen Zwecke dienen.

Es ist Pflicht der Belagerten, diese Gebäude oder Versammlungsplätze durch besondere, im voraus den Belagernden bekanntgegebene Abzeichen kenntlich zu machen.

28. Es ist untersagt, selbst eine mit Sturm eroberte Stadt oder Ortschaft der Plünderung zu überantworten.

2. Capitel. Über Spione.

29. Nur Individuen, welche geheim thätig oder unter falschen Vorwänden innerhalb der Operationszone eines Kriegführenden Nachrichten in der Absicht sammeln oder zu sammeln suchen, um sie der Gegenpartei mitzutheilen, sind als Spione zu betrachten.

Nicht verkleidete Militärpersonen, welche in die Operationszone einer feindlichen Armee eingedrungen sind, um Nachrichten zu sammeln, sind nicht als Spione zu betrachten.

Desgleichen sind nicht als Spione zu betrachten:

Militär- und Nicht-Militärpersonen, welche ihre Mission offen vollführen und mit der Überbringung von Depeschen, sei es mit der Bestimmung für die eigene Armee, sei es für die feindliche Armee, betraut sind. In diese Kategorie gehören auch jene Individuen, welche behufs Überbringung von Depeschen und im allgemeinen behufs Erhaltung der Com-

municationen zwischen verschiedenen Theilen einer Armee oder eines Territoriums mittels Ballon abgesandt werden.

30. Der auf der That ertappte Spion kann ohne vorhergehenden Richterspruch nicht bestraft werden.

31. Wenn ein Spion die Armee erreicht hat, zu der er gehört, später aber vom Feinde gefangen wird, so ist er als Kriegsgefangener zu behandeln, und darf für seine früheren Spionendienste nicht zur Verantwortung gezogen werden.

3. Capitel. Über Parlamentäre.

32. Als Parlamentär ist jene Person zu betrachten, welche von einer der kriegführenden Parteien bevollmächtigt ist, mit dem Gegner in Besprechungen einzutreten; der Parlamentär hat zur Kennzeichnung seiner Eigenschaft als solcher eine weiße Flagge zu zeigen. Er hat das Recht der Unverletzlichkeit, desgleichen der Trompeter, Hornist oder Tambour, der Fahnenträger und der Dolmetsch, welche ihn begleiten.

33. Der Befehlshaber, an welchen der Parlamentär geschickt wird, ist nicht verpflichtet, denselben unter allen Umständen zu empfangen. Er kann alle nöthigen Maßregeln treffen, um zu verhindern, dass der Parlamentär seine Mission benütze, um zu kundschaften. Er hat im Falle eines solchen Missbrauches das Recht, den Parlamentär zeitweilig zurückzubehalten.

34. Der Parlamentär verliert sein Recht der Unverletzlichkeit, wenn in positiver und unzweifelhafter Weise erwiesen ist, dass er von seiner privilegierten Stellung Gebrauch machte, um einen Act des Verrathes hervorzurufen oder zu begehen.

4. Capitel. Über Capitulationen.

35. Die zwischen den contrahierenden Parteien geschlossenen Capitulationen sollen den Anforderungen der militärischen Ehre Rechnung tragen.

Einmal festgesetzt, sind sie von beiden Parteien gewissenhaft einzuhalten.

5. Capitel. Über den Waffenstillstand.

36. Der Waffenstillstand unterbricht infolge gegenseitigen Einvernehmens der kriegführenden Parteien die Kriegsopera-

tionen.[1]) Wenn die Dauer nicht festgesetzt ist, so können die kriegführenden Parteien zu jeder Zeit die Operationen wieder aufnehmen, stets vorausgesetzt, dass der Feind entsprechend den Waffenstillstandsbedingungen zur verabredeten Zeit benachrichtigt worden ist.

37. Der Waffenstillstand kann ein allgemeiner und localer sein. Der erstere unterbricht die Kriegsoperationen der kriegführenden Staaten allerwärts, der letztere nur zwischen gewissen Theilen der kriegführenden Armeen und innerhalb eines bestimmten Raumumfanges.

38. Der Waffenstilland ist officiell und rechtzeitig den competenten Behörden und den Truppen zu notificieren. Die Feindseligkeiten sind unmittelbar nach der Notification oder innerhalb des bestimmten Termines einzustellen.

39. Es hängt von den contrahierenden Parteien ab, in den Clauseln des Waffenstillstandes die Beziehungen festzustellen, welche auf dem Kriegstheater mit den Bevölkerungen und zwischen ihnen statthaben können.

40. Jede absichtliche schwere Verletzung des Waffenstillstandes durch eine der Parteien gibt der anderen das Recht, denselben zu kündigen und im Falle der Dringlichkeit selbst unmittelbar die Feindseligkeiten wieder aufzunehmen.

41. Die Verletzung der Clauseln des Waffenstillstandes durch Privatpersonen, welche auf eigene Faust vorgehen, gibt nur das Recht, die Bestrafung der Schuldigen und vorkommenden Falls eine Entschädigung erlittener Verluste zu fordern.

III. Section. Über die militärische Amtsgewalt im occupierten Territorium des feindlichen Staates.

42. Ein Territorium ist als besetzt zu betrachten, wenn es sich thatsächlich in der fest begründeten Gewalt der feindlichen Armee mit der Möglichkeit, diese Gewalt geltend zu machen, befindet.

Die Besetzung erstreckt sich nur auf jene Territorien, wo diese Gewalt fest begründet und fähig ist, sich geltend zu machen.

---

[1]) Durch den Waffenstillstand sind alle Bewegungen auf dem Kampffelde (auf dem engeren Kriegsschauplatze) verboten, deren Verhinderung sich der Feind angelegen sein lassen müsste.

Im Innern des Staates außerhalb des Bereiches der operativen Armeen dürfen neue Rüstungen und Vorbereitungen stattfinden. (Bluntschli, S. 376.)

43. Nachdem die Herrschaft thatsächlich in die Hände des Occupierenden übergegangen ist, hat dieser alle Maßregeln zu ergreifen, um, so weit als möglich, geordnete und gesicherte Verhältnisse herzustellen; Fälle absoluten Hindernisses ausgenommen, sind die im Lande zu Kraft bestehenden Gesetze zu respectieren.

44. Es ist untersagt, die Bevölkerung eines besetzten Territoriums zu zwingen, an militärischen Operationen gegen das eigene Land theilzunehmen.

45. Es ist untersagt, die Bevölkerung eines besetzten Territoriums zu zwingen, der feindlichen Macht den Eid der Treue zu leisten.

46. Die Ehre und die Rechte der Familien, das Leben der Individuen, sowie die religiösen Überzeugungen und die Übung der Culte sind ebenso wie das Privateigenthum zu respectieren. Privateigenthum kann nicht confisciert werden.

47. Das Plündern ist ausdrücklich verboten.

48. Wenn der Occupierende im besetzten Territorium die zu Gunsten des Staates festgesetzten Steuern, Gebüren und Zölle erhebt, so wird er dies, so viel als möglich, nach den in Kraft stehenden Regeln der Vertheilung und Repartition thun; hieraus entspringt für ihn aber auch die Verpflichtung, für die Kosten der Verwaltung des besetzten Territoriums in demselben Maße aufzukommen, an welches die legale Regierung gehalten war.

49. Wenn außer den im vorigen Artikel gedachten Auflagen der Occupierende andere Geldcontributionen im besetzten Territorium erhebt, kann dies nur für die Bedürfnisse der Armee oder der Verwaltung dieses Territoriums geschehen.

50. Keine gemeinschaftliche Strafe in Geld oder anderem kann über die Bevölkerung auf Grund individueller Handlungen verhängt werden, für welche sie nicht als solidarisch verantwortlich betrachtet werden kann.

51. Eine Contribution kann nur kraft einer schriftlichen Ordre und unter der Verantwortlichkeit eines commandierenden Generals erhoben werden.

Bei dieser Erhebung ist, so viel als möglich, nach den in Kraft stehenden Regeln der Vertheilung und Repartition der Steuern vorzugehen.

Für jede Contribution ist den Steuerpflichtigen eine Empfangsbestätigung auszustellen.

52. Gemeinden oder Einwohner können nur zu Naturalleistungen und Diensten für die Bedürfnisse der Occupationsarmee verhalten werden.

Solche Anforderungen sollen im Verhältnisse zu den Hilfsquellen des Landes und solcher Natur sein, dass sie für die Bevölkerungen nicht die Verpflichtung mit sich bringen, an Kriegsoperationen gegen ihr Vaterland theilzunehmen.

Die Requisitionen und Dienste können nur mit Autorisation des Befehlhabers des besetzten Ortes gefordert werden.

Die Naturalleistungen sind womöglich bar zu bezahlen; wenn nicht, sind selbe durch Empfangsscheine zu bestätigen.

53. Die Armee, welche ein feindliches Territorium besetzt, kann nur Bargeld, Fonds und rechtlich eintreibbare Werte confiscieren, welche Eigenthum des Staates sind, ebenso die staatlichen Waffenniederlagen, die Transportmittel, Magazine und Vorräthe, und im allgemeinen alles bewegliche Eigenthum des Staates, welches zu Kriegsoperationen verwendbar ist.

Weiters sind als Mittel zur Kriegführung zu betrachten, und demnach der Beschlagnahme ausgesetzt: Das Material der Eisenbahnen, die Landtelegraphen, die Telephone, die Dampfboote und andere Schiffe — ausgenommen in den durch das Seegesetz bestimmten Fällen — desgleichen die Waffenniederlagen und im allgemeinen jede Art Kriegsmunition, selbst wenn sie Gesellschaften oder Privatpersonen gehören; sie müssen aber rückgestellt werden und es sind Entschädigungen beim Friedenschlusse zu vereinbaren.

54. Das Eisenbahnmateriale neutraler Provenienz, welches Eigenthum neutraler Staaten, Gesellschaften oder Privatpersonen ist, soll so bald als möglich zurückgestellt werden.

55. Der occupierende Staat hat sich als Verwalter und Nutznießer aller im feindlichen occupierten Lande befindlichen staatlichen Anstalten zu betrachten, wie z. B. der öffentlichen Gebäude, Immobilien, forst- und landwirtschaftlichen Betriebe etc.

Er hat den Fond dieser Besitzungen zu erhalten und selbe nach den Normen des Nutzgenusses zu verwalten.

56. Die Güter der Gemeinden, ferner die den Culten, der Wohlthätigkeit und dem Unterricht, den Künsten. und Wissenschaften gewidmeten Anstalten sind, selbst wenn sie dem Staate gehören, als Privateigenthum zu behandeln.

Jede Aneigung, Zerstörung oder vorsätzliche Beschädigung derartiger Anstalten, historischer Denkmäler, Werke der Kunst und Wissenschaft ist verboten, Dawiderhandelnde sind zu verfolgen und zu bestrafen.

IV. Section. Verhalten neutraler Staaten auf eigenem Territorium gegen Truppen und Verwundete der Kriegführenden.

57. Dem neutralen Staate, der auf seinem Territorium Truppen kriegführender Staaten aufnimmt, erwächst die Verpflichtung, diese zu internieren, womöglich entfernt vom Kriegsschauplatze.

Diese Truppen können in bewachten Lagern untergebracht und selbst in Festungen oder sonst an für diesen Zweck geeigneten Orten eingeschlossen werden.

Dem neutralen Staate steht in diesem Falle das Recht der Entscheidung zu, ob die Officiere gegen ehrenwörtliche Verpflichtung, das neutrale Territorium ohne Erlaubnis nicht zu verlassen, frei gelassen werden können.

58. Bei Ermanglung eines speciellen Übereinkommens versieht der neutrale Staat die Internierten mit Lebensmitteln, Kleidern und den durch die Humanität gebotenen Unterstützungen.

Beim Friedensschlusse werden die durch die Internierung verursachten Auslagen rückerstattet.

59. Der neutrale Staat kann die Überführung von Verwundeten und Kranken der kriegführenden Armeen durch sein Gebiet gestatten, unter dem Vorbehalte, dass diese Verwundeten- und Krankentrains kein Kriegspersonal oder Material transportieren.

Der neutrale Staat ist daher in solchen Durchzugsfällen verhalten, die zu diesem Zwecke nöthigen Sicherheits- und Überwachungsmaßregeln zu ergreifen.

Die feindlichen Verwundeten oder Kranken, welche unter solchen Verhältnissen von einem der Kriegführenden auf neutrales Territorium gebracht worden sind, sind vom neutralen Staate derart zu überwachen, dass sie nicht von neuem an den Kriegsoperationen theilnehmen können.

Die gleichen Pflichten obliegen dem neutralen Staate in Bezug auf Verwundete oder Kranke der anderen Armee, welche ihm anvertraut wurden.

60. Die Genfer Convention erstreckt sich auch auf die auf neutralem Boden internierten Verwundeten und Kranken.

Besondere Erklärungen der Haager Conferenz bezüglich gewisser Kriegsmittel.

Die meisten der Signatarmächte der Haager Friedens-Conferenz 1899 kamen weiters über nachstehende Erkärungen überein.

„Die Vertragsmächte verbieten den Gebrauch von Geschossen, die sich im menschlichen Körper leicht ausdehnen und abplatten, wie Geschosse mit harter Hülle, deren Hülle den Kern nicht ganz bedeckt oder mit Einschnitten versehen ist."

„Die Vertragsmächte stimmen für die Dauer von fünf Jahren dem Verbote zu, aus Ballons oder analogen neuen Apparaten Geschosse und Explosivstoffe zu schleudern."

„Die Vertragsmächte verbieten den Gebrauch von Projectilen, welche nur den Zweck haben, erstickende oder giftige Gase zu verbreiten."[1])

b) Die Kriegsgesetze der Haager Conferenz in ihrer Beziehung zum Seekrieg.

Die Kriegsgesetze, welche als die von den betheiligten Mächten sanctionierten Beschlüsse der Haager Conferenz 1899 soeben angeführt worden sind, haben für die mit dem Seekrieg verbundenen Landoperationen volle Geltung. Bezüglich rein maritimer Operationen, d. h. bei kriegerischen Actionen von Schiff gegen Schiff und von Schiffen gegen Landobjecte ist Folgendes zu bemerken:

Ad Artikel 1. Freiwilligen-Flotten. Seewehren.

Was die Eigenschaften betrifft, welche erforderlich sind, um als zur Kriegführung völkerrechtlich ermächtigt zu gelten, so hat das in den gedachten Beschlüssen über „Freiwilligen-Corps" Gesagte theilweise Anwendung auf die Freiwilligen-Flotten oder Seewehren und auf die „Kaper".

1870 wurde von Seite Preußens eine Freiwilligen-Flotte geplant. Dieselbe sollte aus Handelsschiffen bestehen, welche

[1]) Doch hat Großbritannien diese drei Punkte abgelehnt, Portugal den ersten; die Vereinigten Staaten von Nordamerika lehnten den ersten und dritten ab.

die Rheder für die Kriegsdauer dem Staate behufs kriegerischer Verwendung zur Verfügung stellten.

Die Officiere sollten vom Staate für Kriegsdauer ernannt, die Mannschaften in den Mannschaftsstand der norddeutschen Kriegsmarine eingereiht und hiemit den militärischen Reglements dieser Marine unterstellt werden.

Die Eigenthümer der Schiffe sollten eine gewisse Summe als Heuer erhalten und im Falle, als Schiffe während des Krieges zerstört würden, für ihre Verluste entschädigt werden.[1])

Die französische Regierung erklärte diesen Plan als eine verkappte Form des Kaperwesens und eine grobe Verletzung der Pariser Declaration 1856.

Die englische Regierung legte die Frage den Kronjuristen vor. Diese äußerten sich dahin, dass ein wesentlicher Unterschied zwischen der in Rede stehenden Freiwilligen-Flotte und der im 1. Artikel der Pariser Declaration abgeschafften Kaperei bestehe, und dass sie gegen das preußische Vorhaben nichts einzuwenden haben.

Als im Winter 1877—1878 ein Krieg zwischen Russland und England drohte, nahm ersteres den Antrag eines patriotischen Vereins, eine Freiwilligen-Flotte zu schaffen, an.

Die Schiffe sollten im Wege der Privat-Subscription angekauft und für die Zeit des zu erwartenden Krieges dem Staate zur Verfügung gestellt werden.

Officiere der kaiserlichen Marine sollten das Commando über dieselben führen.

Diese Freiwilligen-Flotte wurde verwirklicht und besteht noch heute. Dieselbe erhält von der Regierung unter gewissen Bedingungen betreffs Zahl und Wirksamkeit der Kreuzer jährliche Subsidien. Einige Schiffe werden auch regelmäßig zum Transporte von Soldaten und Verbrechern aus dem Schwarzen Meere nach Russisch-Ostasien verwendet.

Der Sultan wurde durch diplomatischen Druck dazu bestimmt, diese Schiffe als Handelsschiffe zu behandeln und sie den Bosporus und die Dardanellen passieren zu lassen.[2])

England und die Nordamerikanische Union haben ein anderes System adoptiert.

---

[1]) Perels, Seite 168, 169, Lawrence, Seite 432—433, Snow, Seite 88.

[2]) Lawrence, Seite 434.

England schloss 1887 mit den großen Dampfschiffahrts-Gesellschaften Übereinkommen, wonach letztere sich verpflichten, gewisse Rapidschiffe ihres jeweiligen Schiffsparks um einen bestimmten Preis und in kürzester Frist im Bedarfsfalle der Regierung zur Verfügung zu stellen und neue Schiffe nur nach seitens der Admiralität genehmigten Plänen zu bauen.

Die Hälfte der Bemannungen der auf Grund dieses Übereinkommens der Regierung zur Verfügung gestellten Schiffe ist von der königlichen Seereserve beizustellen. Die Admiralität hat das Recht, an Bord solche Einrichtungen vorzunehmen, welche die rasche Instandsetzung der Schiffe als Kreuzer im Falle des Krieges zu erleichtern geeignet sind.

1892 hat die Regierung der Vereinigten Staaten ähnliche Verträge bezüglich der Dampfer der eigenen nationalen Handelsschiffahrt abgeschlossen. Andere Staaten haben einen analogen Weg eingeschlagen, um sich für den Kriegsfall Auxiliardampfer in der nationalen Handelsmarine zu sichern.

Wenn wir nun das über Freiwilligen-Flotten Gesagte vom Standpunkte der Kriegsgesetze betrachten, wie sie die Haager Conferenz aufgestellt hat, so kann es kein ernstes Bedenken geben, diese Flotten als völkerrechtlich zulässig anzuerkennen; denn durch ihre Stellung unter die Befehle von Angehörigen der Kriegsmarine oder durch Ernennung ihrer Führer zu Officieren der Kriegsmarine und Einreihung ihrer Mannschaften in den Stand dieser Marine, sowie durch die Miete oder den Ankauf der Schiffe von Seite des Staates werden sie selbst Theile der Kriegsmarine dieses Staates und erhalten staatlichen Charakter.

Es ist hiemit auch eine Bürgschaft vorhanden, dass sie die unter civilisierten Völkern bestehenden Kriegsgesetze einhalten werden.

Kaper; historischer Rückblick.

Um zu beurtheilen, ob und in wie weit es zulässig sei, Kaper als „Kriegführende“ zu betrachten, so ist zunächst der Begriff „Kaper“ festzustellen.

Kaper sind Schiffe, welche Eigenthum von Privatpersonen sind, und deren Bemannung ebenfalls aus Privatpersonen besteht, welche aber auf Grund einer seitens eines kriegführenden Staates ertheilten Vollmacht — des Kaperbriefes (lettre de marque) —

berechtigt sind, gegen Schiffe des dem Vollmachtgeber feindlichen Staates feindselig vorzugehen.

Um sich über Kaper eine Controle zu sichern, haben die Staaten mancherlei Vorsichtsmaßregeln getroffen. Die Kaper mussten eine Caution erlegen, und waren der Durchsuchung durch Kriegsschiffe derselben Flagge unterworfen. Der Kaperbrief, nur auf gewisse Zeit ausgestellt, konnte infolge schlechten Verhaltens zurückgezogen werden.

Dem Actionskreise der Kaper waren wieder bestimmte Grenzen gesteckt. Häufig wurde ihnen untersagt, ihre Jagd in die feindlichen Flussgebiete und in durch Seemarken begrenzte Gewässer auszudehnen.

Mit Beginn des XV. Jahrhunderts wurde die Ertheilung von Kaperbriefen seitens kriegführender Staaten allgemein üblich; nicht nur Angehörige der kriegführenden Staaten, sondern auch neutrale Unterthanen konnten solche erlangen. Die Kaper konnten das gesammte oder nahezu gesammte Erträgnis der von ihnen gemachten Prisen für sich behalten. Hiedurch wurde die Kaperei ein lucratives Unternehmen für eine Menge Abenteurer und hatte im weiteren bei dem Wachsthum des Seeverkehres doppelt fühlbare Missbräuche zur Folge.

So sahen sich im XVIII. Jahrhundert die meisten europäischen Staaten genöthigt, Gesetze zu erlassen, um ihren Unterthanen bei Strafe die Annahme solcher Kaperbriefe zu verbieten, welche zu Feindseligkeiten gegen Unterthanen ihnen befreundeter Staaten ermächtigten.

1797 und 1816 erließen die Vereinigten Staaten ähnliche Verbote.[1]) Hiedurch wurde der Kaperei seitens neutraler Schiffe ein Ende gemacht. Doch ereignete es sich noch im letzten Jahrhundert, dass Mexico im Conflicte mit Frankreich 1838 und im Kriege mit den Vereinigten Staaten 1845, ferners die nordamerikanische Conföderation bei Beginn des Bürgerkrieges 1861 die Absicht kund gaben, Kaperbriefe auch an Ausländer auszugeben. Die Absicht fand aber keine Verwirklichung.

In den beiden ersterwähnten Fällen wurden von Seite Frankreichs, wie von Seite der Union, derartige Kaper als Seeräuber erklärt.[2])

---

[1]) Lawrence, Seite 429—430.

[2]) Siehe den folgenden Absatz: „Kaper vom Standpunkte des heutigen Völkerrechtes.“ (Pariser Declaration 1856.)

Im spanisch-amerikanischen Kriege 1898 wurden Schiffe, welche Feindseligkeiten ausübten, trotz Kaperbrief als Piratenschiffe erklärt, wenn nicht Capitän, Officiere und zwei Drittel der Mannschaft Staatsangehörige des Gegners seien; hiemit ward ausgesprochen, dass Spanien und die Union als legale Kaper nur solche betrachteten, welche thatsächlich dem gegnerischen Staate angehörten.

Kaper, welche in Bezug auf Eigenthümer und Führer thatsächlich neutralen Staaten angehören und die Flagge eines fremden Staates führen, sind an und für sich Piraten gleichzustellen; wenn man erwägt, dass einzig und allein nur Gewinnsucht, nicht Patriotismus das Motiv ihrer Handlungsweise sein kann, so muss jedem kriegführenden Staate unbedingt das Recht zugestanden werden, dieselben als Piraten zu behandeln.[1])

Kaper vom Standpunkte des heutigen Völkerrechtes.

Durch die oben erwähnten Gesetze und Erklärungen ist der Kaperei in der rechtlich unhaltbarsten Form voraussichtlich für immer ein Ende bereitet worden. Was die Ausübung der Kaperei durch Angehörige der kriegführenden Staaten betrifft, so ist selbe insofern noch als Kriegsrecht anerkannt, als mehrere Mächte — die Vereinigten Staaten, Spanien und Mexico, sowie einige südamerikanische Staaten[2]) — dem Artikel 1 der Pariser Declaration 1856, womit die Kaperei abgeschafft worden ist,[3]) nicht beigetreten sind; daher bleibt auch den Signatarmächten dieser Declaration in einem allfälligen Kriege gegen die bezeichneten Staaten das Recht, Kaper zu verwenden, vorbehalten.

Auch ist nach vielfachen Äußerungen in den öffentlichen Blättern die thatsächliche Möglichkeit nicht völlig ausgeschlossen, dass die eine oder andere der Signatarmächte trotz der für immer abgeschlossenen Pariser Declaration („La course est et demeure abolie") dennoch vor oder nach

---

[1]) Siehe Abschnitt III: „Internationales Seerecht in Friedenszeiten". „Wann sind Kaper als Piraten zu behandeln?"

[2]) Nach Perels, Seite 177, sind Brasilien, Argentinien, Ecuador, Guatemala, Haiti, Peru und Uruguay der Pariser Declaration später beigetreten.

[3]) Siehe II. Band: Pariser Declaration.

Ausbruch eines Seekrieges von der Pariser Declaration zurücktreten könnte, weil sie in der Verwendung der Kaper ein Erfolg versprechendes Kriegsmittel zu finden glaubt. Kaper sind daher Kriegsinstrumente, welche auch heutzutage unter Umständen noch in Betracht kommen.

Kaper, welche Angehörigen der Kriegführenden eigen sind, und von solchen geführt werden, sind, wenn sie einen regelrecht von ihrer Regierung ausgestellten Kaperbrief besitzen, allerdings völkerrechtlich als Kriegsinstrumente anzuerkennen; sie können auch, obwohl die Beschlüsse der Haager Conferenz nur das Landkriegsrecht betreffen, im Geiste des Artikels 1 der Haager Beschlüsse als solche insofern betrachtet werden, als durch den Kaperbrief und ihre Angehörigkeit an einen kriegführenden Staat auch Garantien geboten sind, dass sie die zwischen civilisierten Völkern geltenden Kriegsregeln achten werden, da sie ihren Regierungen gegenüber verantwortlich sind und von diesen im Falle von Missbräuchen zur Rechenschaft gezogen werden.

Dennoch ist ein wesentlicher Unterschied zwischen den früher besprochenen Freiwilligen-Flotten und den Kapern. Erstere stehen unmittelbar unter militärischer Disciplin, letztere nicht; die staatliche Controle über diese kann immer nur eine mangelhafte sein, und es werden sich, wie in der Vergangenheit so auch in der Zukunft, Ausschreitungen der Kaper ereignen, welche sie nicht als opfermuthige Vaterlandsvertheidiger, wohl aber als gierige Beutemacher erscheinen lassen, denen die Ehre der eigenen Flagge Nebensache und die Schonung der Interessen der dem eigenen Staate freundlich gesinnten Staaten unverständlich ist. Hiemit ist aber auch die Gefahr von Verwicklungen mit neutralen Staaten nahe gerückt.

Übrigens ist mit Sicherheit anzunehmen, dass die Kaper in den Kriegen der Zukunft keine oder doch eine sehr geringe Rolle spielen werden. Denn die Kaper der Gegenwart und Zukunft müssen schnell laufende, mit reichen Kohlenvorräthen versehene Dampfer sein; die hiedurch verursachten hohen Kosten werden hiebei sich in einem Verhältnisse steigern, dass das Risico, welchem sich die Eigner aussetzen, schwer ins

Gewicht fällt, so dass sich, wenn überhaupt, nur wenige Rheder finden werden, welche derartige Unternehmungen wagen können und wollen.

Man hat die Ausgabe von Kaperbriefen mit einem directen Aufrufe der Unterthanen zu den Waffen und daher die Kaper mit dem allgemeinen Aufgebot zu Lande verglichen; doch ist der Vergleich nicht völlig stichhältig, denn zu Lande gilt es in einem solchen Falle den Kampf gegen einen übermächtigen siegreichen Feind, der auf heimatlichem Boden eingedrungen ist; nicht der Reiz reicher, meist ohne Kampf zu gewinnender Beute ist das Motiv, das in diesem Falle die Massen leitet.

Heutzutage ist der Kaperkrieg auch nicht mehr die Kampfweise der Schwachen; denn, wie oben angedeutet, setzt dessen erfolgreiche Durchführung, abgesehen von der Opferwilligkeit der Staatsangehörigen aus den betreffenden Berufsclassen, Hilfsquellen und Mittel voraus, über welche nur die bedeutendsten Seestaaten im erfolgversprechenden Ausmaße verfügen.

Kriegsgefangene. Können Bemannungen genommener feindlicher Kauffahrer Kriegsgefangene sein, oder sind sie freizugeben?

Um nun zum zweiten Punkte der Haager Beschlüsse überzugehen, so gilt bezüglich der Kriegsgefangenen im Seekriege dasselbe, was zu Lande Norm ist. Denn die in See gemachten Kriegsgefangenen werden baldmöglichst in heimische Häfen gebracht werden, um hier auf Schiffen oder auf dem Lande interniert zu werden. Doch ist an dieser Stelle eine Frage in Erörterung zu ziehen, nämlich: ob die Bemannungen ohne Widerstand weggenommener feindlicher Kauffahrer, insoweit sie Unterthanen des feindlichen Staates sind, als Kriegsgefangene zu betrachten oder freizugeben sind?

Bisher war es üblich, dieselben als Kriegsgefangene zu behandeln und zwar von dem Grunde ausgehend, dass diese Mannschaften unmittelbar auf feindlichen Kriegsschiffen Verwendung finden können. 1870 bestritt Bismarck das Recht, Schiffer und Mannschaften von Kauffahrern zu Kriegsgefangenen zu machen. Als Repressalie sandte er ebensoviele Franzosen von localer Bedeutung, als norddeutsche Schiffer sich in französischer Gefangenschaft befanden, zur Internierung nach Bremen. [1]) Doch ist das oben angeführte Motiv nicht ohne

[1]) Snow, Seite 90.

Bedeutung, wenn auch heutzutage nicht mehr in dem Maße, als in der Vergangenheit.[1])

Wir können daher annehmen, dass die erwähnte Gepflogenheit sich auch fernerhin erhalten wird, und zwar insolange, als die Wegnahme feindlicher Kauffahrer überhaupt als Kriegsrecht Geltung hat. Sollten aber, wie wahrscheinlich, in nicht allzu ferner Zukunft feindliche Handelsschiffe und feindliche Ladung freigegeben werden, so wird auch das Recht fallen, Mannschaften feindlicher Handelsschiffe zu Kriegsgefangenen zu machen; denn letzteres Recht kann nicht bestehen bleiben, wenn das Recht der Wegnahme feindlichen Privatgutes in See seine völkerrechtliche Geltung verliert. Wenn man aus oben angeführtem Motiv die Mannschaften feindlicher Kauffahrer kriegsgefangen macht, Schiff und Gut aber freigibt, so müssten die kriegführenden Staaten selbst es übernehmen, die angehaltenen Schiffe mit ihrer Ladung auf irgend eine Weise ihrer Bestimmung zuzuführen.

Verwundete und Kranke.

Der dritte Punkt der Haager Beschlüsse handelt von den Verwundeten und Kranken. Auch hier gilt das, was betreffs der Kriegsgefangenen gesagt wurde; die Verwundeten und Kranken werden baldmöglichst nach einem Hafen befördert werden, und dann treten die Bestimmungen der Genfer Convention in Kraft. Diese Convention erhielt aber durch die Haager Conferenz eine Erweiterung, indem Maßregeln festgesetzt wurden, um das Los der Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen in den Kämpfen zur See möglichst zu lindern.

---

[1]) Lawrence, Seite 315, sagt: „Diese Personen unterscheiden sich von den gewöhnlichen Combattanten dadurch, dass sie aus eigenem Antriebe den Feind nicht angreifen, und von gewöhnlichen Nicht-Combattanten dadurch, dass sie, wenn ihr Schiff vom Feinde angegriffen wird, dieses vertheidigen. Sie nehmen daher eine Mittelstellung ein zwischen Militär und Civil. Werden sie zum Kampfe behufs Vertheidigung ihres Schiffes durch einen feindlichen Kreuzer gezwungen, so treten sie hiemit in die Reihe der Combattanten, und wenn gefangen, sind sie als Kriegsgefangene zu behandeln. Doch wenn sie andere Schiffe angreifen, so unterliegen sie allen den harten Strafen, welche das Völkerrecht über Nicht-Combattanten verhängt, welche gegen den Feind feindselige Acte vollführen.“

In der Regel werden aber nach unserer Ansicht die Mannschaften von Kauffahrern nicht in die Lage kommen, ihre Schiffe zu vertheidigen, oder gar andere Schiffe anzugreifen, sie werden daher auch in der Regel durchaus den Charakter am Kampfe unbetheiligter Nicht-Combattanten bewahren — dann aber sind sie freizugeben.

Beschlüsse der Haager Conferenz 1899 bezüglich Erweiterung der Genfer Convention auf den Seekrieg.

Die hierauf bezüglichen Beschlüsse lauten, wie folgt:

1. Die militärischen Spitalschiffe, d. h. die von den Staaten einzig und speciell zu dem Zwecke gebauten oder eingerichteten Schiffe, Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen Hilfe zu bringen, und deren Namen bei Eröffnung oder im Verlaufe der Feindseligkeiten, jedenfalls vor der Verwendung, den kriegführenden Mächten mitgetheilt worden, sind zu respectieren und dürfen während der Dauer der Feindseligkeiten nicht weggenommen werden.

Diese Schiffe dürfen bei einem Aufenthalt in neutralen Häfen nicht nach den für Kriegsschiffe geltenden Regeln behandelt werden.

2. Die im ganzen oder zum Theile auf Kosten von Privatpersonen oder amtlich anerkannten Hilfsgesellschaften ausgerüsteten Spitalschiffe sind ebenfalls zu respectieren und von der Wegnahme ausgeschlossen, wenn die kriegführende Macht, der sie angehören, ihnen eine amtliche Bescheinigung ausgestellt und die Namen dieser Schiffe der gegnerischen Macht bei Eröffnung oder im Verlaufe der Feindseligkeiten, jedenfalls noch vor ihrer Verwendung bekanntgegeben hat.

Diese Schiffe müssen mit einer seitens der zuständigen Behörde ausgestellten Bescheinigung versehen sein, worin diese erklärt, dass sie während ihrer Ausrüstung und schließlich bei ihrer Abfahrt unter ihrer Controle gestanden sind.

3. Die im ganzen oder zum Theile auf Kosten von Privatpersonen oder amtlich anerkannten Gesellschaften neutraler Staaten ausgerüsteten Spitalschiffe sind zu respectieren und von der Wegnahme ausgeschlossen, wenn die neutrale Macht, der sie angehören, ihnen einen amtlichen Auftrag gegeben und ihre Namen den kriegführenden Mächten bei Eröffnung oder im Verlaufe der Feindseligkeiten, jedenfalls vor ihrer Verwendung, bekannt gegeben hat.

4. Die in den Artikeln 1, 2 und 3 erwähnten Schiffe haben den Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Kriegführenden ohne Unterschied der Nationalität Hilfe und Unterstützung zu gewähren.

Die Regierungen verpflichten sich, diese Schiffe zu keinerlei militärischen Zwecken zu verwenden.

Diese Schiffe dürfen in keiner Weise die Bewegungen der Kämpfenden behindern.

Während und nach einem Kampfe handeln sie auf eigene Gefahr.

Die Kriegführenden haben über sie das Recht der Überwachung und der Durchsuchung; sie können ihren Beistand zurückweisen, ihnen befehlen, sich zu entfernen, ihnen eine bestimmte Fahrtrichtung vorschreiben und einen Commissär an Bord einschiffen, sogar sie zurückbehalten, wenn die Wichtigkeit der Umstände dies erheischt.

Die Kriegführenden sollen die den Spitalschiffen gegebenen Befehle soweit möglich in deren Schiffstagebuch eintragen.

5. Die militärischen Spitalschiffe sind durch einen äußeren weißen Anstrich mit einem horizontalen, ungefähr $1^1/_2$ Meter breiten grünen Streifen zu kennzeichnen.

Die in den Artikeln 2 und 3 erwähn en Schiffe sind durch einen äußeren weißen Anstrich mit einem horizontalen, ungefähr $1^1/_2$ Meter breiten rothen Streifen zu kennzeichnen.

Die Boote der erwähnten Schiffe, auch die kleinen zum Spitaldienste verwendeten Fahrzeuge sind durch einen analogen Anstrich kenntlich zu machen.

Alle Spitalschiffe werden sich dadurch erkennbar machen, dass sie neben ihrer Nationalflagge die in der Genfer Convention vorgesehene weiße Flagge mit dem rothen Kreuze hissen.

6. Neutrale Handelsschiffe, Yachten oder Boote, welche Verwundete, Kranke oder Schiffbrüchige der Kriegführenden führen oder aufnehmen, können wegen dieses Transportes nicht weggenommen werden, sie bleiben aber der Wegnahme ausgesetzt für etwaige Verletzungen der Neutralität von ihrer Seite.

7. Das religiösen Gesellschaften angehörige Personal, das Ärzte- und Spitalspersonal jedes genommenen Schiffes ist unverletzlich und kann nicht zu Kriegsgefangenen gemacht werden.

Es ist berechtigt, beim Verlassen des Schiffes die Gegenstände und chirurgischen Instrumente, welche sein Privateigenthum sind, mit sich zu nehmen.

Dieses Personal soll jedoch seine Functionen solange fortsetzen, als es nöthig erscheint, und es kann sich erst zurückziehen, wenn der Höchstcommandierende dies für zulässig erachtet.

Die Kriegführenden sind verpflichtet, diesem in ihre Hände gefallenen Personal den vollen Genuss ihres Gehaltes sicherzustellen.

8. Die eingeschifften verwundeten oder kranken Marine- und Militärpersonen, welcher Nation sie immer angehören, sind von den Captoren zu schützen und zu pflegen.

9. Schiffbrüchige, Verwundete oder Kranke eines Kriegführenden, welche in die Gewalt des Gegners fallen, sind Kriegsgefangene.

Letzterem bleibt es überlassen, selbe je nach den Umständen zurückzubehalten, sie nach einem Hafen der eigenen Nation, nach einem neutralen Hafen oder selbst nach einem Hafen des Feindes zu senden.

Im letzten Falle dürfen die auf solche Weise ihrem Vaterlande wiedergegebenen Gefangenen während der Dauer des Krieges nicht mehr dienen.

10. Die in einem neutralen Hafen mit Zustimmung der Localbehörde ausgeschifften Schiffbrüchigen, Verwundeten oder Kranken sind, im Falle als kein anderes Übereinkommen des neutralen Staates mit den kriegführenden Staaten besteht, vom neutralen Staate derart zu überwachen, dass sie nicht neuerdings an den militärischen Operationen sich betheiligen können.

Die Kosten der Internierung und Unterhaltung sind von jenem Staate zu tragen, von dem die Schiffbrüchigen, Verwundeten oder Kranken abhängen.

11. Die in den vorstehenden Artikeln enthaltenen Normen sind nur für die vertragschließenden Mächte verbindlich im Falle eines Krieges zwischen zwei oder mehreren derselben.

Die besagten Normen verlieren im Momente ihre Verbindlichkeit, wenn in einem Kriege zwischen den Vertrags-

mächten eine Nichtvertragsmacht sich mit einem der Kriegführenden verbindet.[1])

Die Artikel 22 und 23, Punkte *a)* bis *e)* der Haager Beschlüsse auch zur See geltend.

Bezüglich der Mittel, dem Feinde zu schaden, haben die Artikel 22 und 23, Punkt *a)* bis *e)* der in der Haager Conferenz für den Landkrieg festgestellten Kriegsgesetze auch zur See Geltung und Anwendung.

Punkt *c)* entsprechend darf z. B. zur See ein Schiff, welches im Kampfe nach Einstellung des Feuers keine Angriffsbewegung macht und zum Zeichen der Übergabe seine Flagge gestrichen hat, nicht weiter angegriffen werden.

Bemerkung zu Punkt *f)* des Art. 23. Benützung einer falschen Flagge.

Zu Punkt *f)* ist zu bemerken, dass es zur See erlaubt ist, sich einem feindlichen Schiffe unter falscher Flagge zu nähern; doch ist die eigene Nationalflagge zu hissen, sowie das Gefecht eröffnet, d. h. der erste Schuss abgegeben wird.

Punkt *g)*, Art. 23, im Seekrieg keine Geltung.

Punkt *g)* hat im Seekrieg keine Geltung.

Zur See ist es gestattet, feindliche Handelsschiffe und das an Bord befindliche feindliche Gut wegzunehmen.

Dieses Seekriegsrecht wird später ausführlich besprochen werden.

Artikel 24 geltend.

Artikel 24 bleibt auch für das Seekriegsrecht in Kraft.

Bemerkungen zu Artikel 25 und 26, Beschießungen von Städten und Ortschaften.

Was Beschießungen von Städten und Ortschaften anbelangt (Artikel 25 und 26) so galt — es ist derzeit zweifelhaft, ob man sagen darf „gilt“ — im allgemeinen auch im Seekriege die Regel, dass offene, nicht vertheidigte Küstenplätze nicht beschossen werden sollen.

Diese Frage muss derzeit noch immer als eine offene angesehen werden, da bezüglich derselben noch sehr verschiedene Anschauungen bestehen, auch solche, welche ein Zurechtbestehen dieses Grundsatzes nicht anerkennen.

Es wären zunächst einige Fälle in Betracht zu ziehen, welche die Beschießung eines Küstenplatzes veranlassen können.

Zu Lande kann der Feind auf occupiertem Boden Contributionen und Requisitionen veranstalten. Eine Verweigerung derselben seitens der Bevölkerung ist ein feindlicher Act, welcher den Occupierenden zu Gewaltmaßregeln berechtigt.

---

[1]) Diese Convention nahmen das Deutsche Reich, die Vereinigten Staaten Amerikas, Großbritannien und die Türkei nur unter Reserve hinsichtlich des Artikels 10 an.

Es fragt sich, ob im Seekriege von einer Occupation ohne Landung die Rede sein könne, und wenn „ja", wie die Eintreibung von Contributionen und Requisitionen als militärische Nothwendigkeit zu begründen sei.

Ein offener Küstenplatz kann als in der Gewalt des Feindes stehend betrachtet werden, wenn er von dessen Schiffsbatterien, auch ohne eine eventuelle Ausschiffung von Mannschaften beherrscht wird, und zwar in der Form, dass die Schiffe innerhalb des effectiven Schussbereiches vor dem Küstenplatze vor Anker liegen oder vor demselben kreuzen.

Die Verhängung von Contributionen lässt sich allerdings nur damit begründen, dass hiemit Bedürfnisse der Flotte befriedigt werden müssen, da Auslagen für den Küstenplatz, wie in Artikel 49 erwähnt wird, kaum in Anschlag zu bringen sind.

Eine militärische Nothwendigkeit zur Vornahme von Requisitionen wird aber nicht selten in Anbetracht der vielfachen Bedürfnisse der modernen Kriegsschiffe, so namentlich bezüglich des großen Kohlenbedarfes und sonstigen Maschinenbetriebsmateriales, vorliegen.

Die gar nicht oder augenscheinlich ungenügend motivierte Ablehnung solcher geforderten Leistungen kann dem Commandanten feindlicher Kriegsschiffe ebenso, wie dem Befehlshaber von Occupationstruppen, das Recht zu Gewaltmaßregeln geben.

Da Schiffe in der Regel nicht überzählige Mannschaften zur Verfügung haben, um Landungsoperationen in einem Maßstabe auszuführen, welcher selbst unter den beschriebenen Umständen einen Erfolg verbürgt, so ist das nächstliegende Mittel den Gegner zur Nachgiebigkeit zu bringen: die Beschießung.

Andere Veranlassungen zur Beschießung offener Seestädte können eintreten, wenn z. B. für verrätherische Acte oder für Insultierung der Flagge Genugthuung verweigert wird, und die Beschießung der einzig mögliche oder die voraussichtlich einzig wirksame Maßregel ist, sich Genugthuung zu verschaffen.

Wird aus den oben gedachten Anlässen zur Beschießung einer offenen Stadt geschritten, so sind möglichst solche

Objecte als Ziel zu wählen, aus deren Zerstörung dem Feinde empfindlicher Schaden erwächst, ohne dass die Masse der Bevölkerung und deren Wohnstätten ernstlich gefährdet werden.

Gebäude des Cultus, der Wissenschaft und Kunst, Spitäler und Krankenhäuser sind zu schonen. (Artikel 27.)

Derartige Beschießungen bedingen das Vorhergehen eines Aviso und einer Fristerstreckung von Seite des Befehlshabers der Schiffe an die competente Behörde des Ortes. Dies ist nicht allein eine Forderung der Humanität, sondern auch des Interesses, da speciell in großen Seeplätzen auf Schiffe und Güter von Neutralen, sowie von Staatsangehörigen des Angreifers selbst Rücksicht zu nehmen ist.

Ein Fall der besprochenen Art ereignete sich während des Krieges Spaniens gegen Chile und Peru. Es dürfte nicht ohne Interesse und Nutzen sein, diesen Fall eingehender zu behandeln.

Beschießung von Valparaiso 1866.

1866 wurde die damals offene Seestadt Valparaiso von einer spanischen Flotte beschossen.

Chilenen hatten die spanische Flagge insultiert.

Der spanische Admiral forderte, den von seiner Regierung erhaltenen Instructionen gemäß, als Genugthuung, dass der spanischen Flagge an einem bestimmten Tage der Salut geleistet werde. Der Admiral stellte diese Forderung mit dem Bemerken, dass er nach Ablauf eines Monates mit der Flotte wiederkehren und in den Hafen einlaufen werde. Es werde dann spanischerseits ein blinder Schuss abgefeuert werden; innerhalb einer Stunde nach Abgabe dieses Schusses müsse die Genugthuung geleistet worden sein; im entgegengesetzten Falle werde er zum Bombardement der Stadt schreiten. Ziel des Angriffes würden nur öffentliche staatliche Gebäude sein. Der Admiral ersuchte demgemäß, alle Kirchen und Spitäler durch Flaggen zu kennzeichnen, damit sie nicht beschossen werden.[1]) Die Chilenen beharrten nach Rückkehr der spanischen Flotte auf der Verweigerung des geforderten Salutes. Valparaiso wurde durch $3^1/_2$ Stunden beschossen. Vom Lande aus fiel kein Schuss. Die Chilenen hatten die Stadt geräumt. Einige chilenische Flaggen blieben gehisst. Es wird angegeben, dass neutrales Gut im Werte von 2 Millionen Pfund Sterling zerstört worden ist.[2])

---

1) Snow, Seite 95, 96.

2) Wilson „Ironclads in action“.

Mit der Beschießung von Valparaiso hatten die Feindseligkeiten zwischen Spanien und Chile ein Ende; aber erst im Juli 1869 wurde durch Vermittlung der Vereinigten Staaten unter Festsetzung eines Schadenersatzes für das Bombardement von Valparaiso ein Waffenstillstand geschlossen.

Vom völkerrechtlichen Standpunkte betrachtet, muss sich zunächst die Frage aufdrängen: War zur Erlangung der Genugthuung kein anderer Weg möglich, als die Beschießung von Valparaiso, damals einer offenen Seestadt, dem bedeutendsten Handelsplatze der Westküste Südamerikas, wo demzufolge große Interessen neutraler Völker engagiert waren?

Der durch eine solche Action den Neutralen drohende Schaden musste gegenüber jenem, welcher die Chilenen treffen mochte, schwer ins Gewicht fallen.

Anderseits sollte die Genugthuung im Verhältnisse zur Beleidigung stehen, welche Spanien durch Chile erlitten hatte, und zugleich derart ausfallen, dass Chile für die Zukunft sein ehemaliges Mutterland respectieren lerne.

Chile besaß damals keine solche Kriegs- und Handelsflotte, dass sich Spanien aus dieser eine entsprechende Beute holen konnte, und unter den Seestädten mochte außer Valparaiso der spanischen Regierung keine von derartiger Bedeutung erscheinen, um den oben angeführten Zweck voll zu erreichen. Zu einer Landungsoperation von irgend einem Belange waren schließlich dem spanischen Admiral nicht die erforderlichen Mittel gegeben.

Es kann daher unter den obwaltenden Umständen nicht befremden, wenn die spanische Regierung durch das Bombardement Valparaisos die Chilenen am empfindlichsten zu treffen glaubte.

Die vom spanischen Admiral gestellte Frist — ein Monat — war eine reichliche. Diese Frist dürfte nicht ausgenützt worden sein, weil man die Drohung des Admirals, der mit seiner Flotte in See gegangen war, nicht ernst nahm. Wenn er nach seiner Rückkehr nur eine Stunde Wartens zugestand, so ist diese kurze Frist, in Anbetracht der früher gegebenen Erklärung des Admirals, nicht als unzulässig zu betrachten.

Es lassen sich, wie zu ersehen, für die Beschießung Valparaisos Gründe anführen; völlig rechtfertigen aber lässt sie sich nicht.

Die Beschießung von Seestädten und Ortschaften vom Standpunkte der „jeune école“.

1882 trat der französische Admiral Aube mit der Ansicht hervor, dass in zukünftigen Seekriegen die Flotten ihre Angriffe gegen Küstenstädte des Feindes richten werden, ob diese Handels- oder Kriegshäfen, ob diese befestigt sind oder nicht; die Flotten werden dieselben zerstören oder zur Zahlung von Lösegeldern verhalten.

Dies sei im Falle eines Krieges mit England die richtige Politik Frankreichs.

Als Admiral Aube später französischer Marineminister geworden war, kamen seine Anschauungen über maritime Kriegführung in den unter seiner Verwaltung ausgeführten Schiffsbauten zum Ausdruck. Die englische Regierung fragte bei der französischen Regierung an, ob Aube's Ansichten auch die officiellen des französischen Cabinettes seien. Dieses stellte jede officielle Annahme der fraglichen Art der Kriegführung in Abrede.

1888 und 1889 wurden seitens der englischen Flotte, indem gegen verschiedene Küstenplätze fingierte Bombardements in Scene gesetzt wurden, Manöver durchgeführt, welche die Folgen klarstellen sollten, die sich aus einem mangelhaften Schutze der Seestädte ergeben mögen.

Dies beweist, dass von der größten Seemacht derartige Eventualitäten ins Auge gefasst werden, und es ist nicht zu übersehen, dass mancherlei Anzeichen dafür sprechen, dass in zukünftigen Seekriegen Bombardements platzgreifen werden [1]).

Diese Sonderauffassung und Auslegung völkerrechtlicher Grundsätze lässt den Schluss zu, dass auch in nächster Zeit die maßgebenden Seemächte nicht geneigt sein dürften, die Seekriegsrechte in gleicher Weise einer Reform zu unterziehen, wie dies in der Haager Conferenz bezüglich der Kriegsrechte zu Lande geschehen ist.

Inwieweit kann die Zerstörung von offenen Küstenplätzen als Kriegsrecht zugelassen werden?

Da nun aber die Durchführung der in Rede stehenden Art der Kriegführung zur Voraussetzung hat, dass die Macht, welche selbe unternimmt, über bedeutende Seestreitkräfte zu verfügen habe, dass sie mit Sicherheit darauf rechnen könne,

[1]) Snow, Seite 95.

auf die besprochene Weise zu ihrem Ziele zu gelangen, ohne befürchten zu müssen, sich nachträglich zum Schadenersatz gezwungen zu sehen, dass ferner — soll ein Erfolg, zumal ein rascher Erfolg erzielt werden — die Bombardements Städte treffen müssen, welche durch ihre commerzielle Bedeutung eine Rolle im Weltverkehre spielen, an deren Erhaltung daher nothwendig die außerhalb des Krieges stehenden Staaten ein schwerwiegendes Interesse besitzen, so ist der Schluss gerechtfertigt, dass ein derartiges Kriegsrecht nur dazu angethan ist, die Macht der Mächtigen zu stärken und die Schwachen ihrer Willkür zu überantworten.

Das Völkerrecht ist aber nicht dazu da, die Mächtigen zu fördern, sondern die Schwachen in ihren Rechten zu schützen.

Wenn daher im Sinne der vorgeschrittenen Cultur der Grundsatz festgehalten wird, dass der Krieg nur zwischen Staaten geführt wird und dass demnach, so weit als möglich, die friedlichen Bewohner der kriegführenden Staaten zu schonen sind, dass insbesondere die Interessen der Neutralen durch den Krieg möglichst unberührt bleiben müssen und der die civilisierten Völker verbindende Weltverkehr die geringste unvermeidliche Störung erleiden darf, so kann anderseits mit Recht der Satz als leitender aufgestellt werden: Offene, von feindlichen Streitkräften geräumte Küstenorte und Seehandelsplätze dürfen nur in dem Falle beschossen und der Zerstörung preisgegeben werden, als eine militärische Nothwendigkeit hiezu vorliegt, das heißt, dass in dieser Maßregel thatsächlich das einzig wirksame Mittel gegeben ist, den Feind zum Frieden zu drängen.

Es möge hier schließlich ausdrücklich betont werden, dass das Gesagte nur betreffs Bombardements zu gelten hat, welche die Zerstörung von Seeplätzen ohne Befestigungen, und die Vernichtung von Privatgut, wie öffentlichen Gutes bezwecken, nicht aber betreffs Beschießungen, wie selbe aus den vorher citierten Motiven unternommen werden; aber auch im ersteren Falle ist die Beschießung, bei möglichster Schonung der Bevölkerung und ihres Eigenthumes auf bestimmte Objecte zu beschränken.

Zu Artikel 28.

Artikel 28 der Kriegsgetze (Verbot der Plünderung) setzt eine Landung voraus; dessen Bestimmungen haben daher für diesen Fall volle Geltung.

Die Kriegsgesetze, Artikel 29 bis Artikel 41 (über Spione, Parlamentäre, Capitulationen, Waffenstillstand) sind auch für den Seekrieg verbindlich. Zu Artikel 29 bis 41.

Schiffe, Fahrzeuge, Boote, welche einen Parlamentär an Bord führen, sind durch die weiße Flagge zu kennzeichnen, und stehen mit ihrer Mannschaft unter völkerrechtlichem Schutz.

Bei Anwesenheit mehrerer Schiffe der gleichen Flagge steht nur dem Rangältesten das Recht zu, mittels der Parlamentärflagge eine Verbindung anzunehmen und herzustellen.

Wenn ein Schiff, Fahrzeug, Boot mit der Parlamentärflagge sich einem Schiffe oder Geschwader der Gegenpartei nähert, wird ein Schuss, abgefeuert vom Schiff, beziehungsweise vom Flaggenschiff dieser Partei, anzeigen, dass eine weitere Annäherung dem Parlamentär nicht gestattet wird.

Das Schiff, beziehungsweise Flaggenschiff der Gegenpartei, wird ein durch die Parlamentärflagge gekennzeichnetes Boot (Schiff, Fahrzeug) mit einem Officier entgegensenden, welcher die Mittheilungen des feindlichen Parlamentärs in Empfang nimmt.

Das Hissen der weißen Flagge auf einem Schiffe während des Gefechtes bedingt für den Gegner nicht die Verpflichtung, das Feuer einzustellen; erst wenn es feststeht, dass solche Schiffe sich ergeben wollen — was durch Streichen der Nationalflagge anzuzeigen ist — ist jede Feindseligkeit einzustellen.

Die Artikel 42 bis 56 (Von der militärischen Autorität über occupiertes feindliches Territorium) setzen eine Landungsoperation voraus und haben für diesen Fall volle Geltung. [1] Zu Artikel 42 bis 56.

Das Gleiche gilt von den Artikeln 57 bis 60 (Über internierte Kriegführende und Verwundete in Pflege von Neutralen), da es sich um Angehörige von Schiffen und Flotten handelt, welche auf neutralem Boden Aufnahme gefunden haben. Zu Artikel 57 bis 60.

III. Die Besonderheiten (Eigenthümlichkeiten) des Kriegsrechtes zur See.

Diese sind: Das Prisenrecht[2]), das heißt das Recht der Wegnahme feindlicher Kauffahrer, sowie feindlichen Gutes an Bord derselben;

---

[1]) Siehe übrigens die Bemerkungen zu Artikel 25.

[2]) Man unterscheidet auch „Prisenrecht“ und „Seebeuterecht“. Unter Seebeuterecht versteht man das Recht der Wegnahme feind-

das Recht der Wegnahme der Kriegs-Contrebande;
das Blockaderecht;
das Untersuchungsrecht gegenüber Handelsschiffen (Privatschiffen).

Zur Ausübung dieser Rechte sind die kriegführenden Mächte auf hoher See sowohl als auch in den eigenen und in den feindlichen Territorialgewässern befugt.

Feindliche Schiffe und feindliches Gut als Objecte der Feindseligkeiten.

a) Kriegsschiffe.

Feindliche Kriegsschiffe sind selbstverständlich Ziel der Feindseligkeiten. Dasselbe gilt im allgemeinen von allen Schiffen, welche feindliches Staatseigenthum oder vom Staate gemietet sind.

Staatliche Schiffe des Feindes, die nicht Angriffsobject sein dürfen.

Schiffe in wissenschaftlicher Mission.

Ausgenommen sind Kriegsschiffe, dem Staate gehörige oder von demselben gemietete Schiffe, welche mit einer ausschließlich wissenschaftlichen Mission betraut und von der feindlichen Regierung mit einem Passe versehen sind, welcher sie, unter der Bedingung, dass sie sich jeder Theilnahme an den Feindseligkeiten enthalten, vor feindlicher Behandlung und Wegnahme schützt.

So hat Cook während des nordamerikanischen Befreiungskrieges unbehelligt von den französischen Flotten seine Entdeckungsfahrten fortgesetzt.

Capitän Flinders hatte seine Forschungsreise nach Australien, versehen mit einem Schutzbriefe des französischen Marineministers, unternommen.

Das Schiff „Investigator“ ward während seines Aufenthaltes in den australischen Gewässern seeuntüchtig und Capitän Flinders musste es in Sidney mit dem „Cumberland“ vertauschen. Die Folge davon war, dass er auf seiner Rückreise, als er 1803 Port St. Louis auf Mauritius anlief, von den französischen Behörden zurückgehalten wurde, und zwar aus dem Grunde, weil der Schutzbrief nicht für das Schiff lautete, mit welchem Flinders in Port St. Louis eintraf. Capitän Flinders wurde erst 1810 auf Ehrenwort aus der Gefangenschaft entlassen.

---

lichen Privateigenthums, unter Prisenrecht das Recht der Wegnahme feindlichen Privateigenthums und unter bestimmten Voraussetzungen auch neutralen Gutes.

Der „Cumberland“ gelangte erst nach der Einnahme von Mauritius durch die Engländer in britischen Besitz zurück.

Es ist daher bei derartigen Übereinkommen mit fremden Staaten auf die mannigfachen Zufälligkeiten, welche während der Expedition sich ereignen können, möglichst Rücksicht zu nehmen.

Die österreichische Fregatte „Novara“ war für ihre Weltumseglung mit einem Schutzbriefe ausgerüstet, und war daher, als während ihrer Rückreise der Krieg zwischen Österreich und dem alliierten Frankreich und Sardinien ausgebrochen war, von den Behörden und Kriegsschiffen dieser Staaten als neutrales Schiff zu betrachten und zu behandeln [1]).

Kartellschiffe, das heißt Schiffe, welche zum Austausch von Gefangenen verwendet werden, mögen sie staatliche oder Privatschiffe sein, sind von der Wegnahme ausgenommen. Sie sollen mit einem Passe versehen sein, welcher ihre Verwendung als Kartellschiff documentiert. Kartellschiffe.

In Ermanglung eines solchen sind sie doch frei passieren zu lassen, wenn Anzeichen vorliegen, welche keinen Zweifel über deren Bestimmung zulassen.

Es ist nicht nothwendig, dass diese Schiffe zur Zeit der Anhaltung Gefangene an Bord haben; sie können auf der Fahrt nach einem Hafen begriffen sein, wo sie erst Gefangene einschiffen werden, oder sie können sich auf der Rückfahrt von einem Hafen befinden, wo sie Gefangene ausgeschifft haben. [2])

Kartellschiffe dürfen keine Waren, Passagiere im gewöhnlichen Sinne, oder Depeschen an Bord führen. Selbstverständlich haben sie sich jedes feindlichen Actes zu enthalten [3]).

Spitalschiffe und Schiffe, welche Verwundete oder Schiffbrüchige an Bord haben, sind frei von der Wegnahme; bezüglich derselben gelten die Normen, welche in der Additional-Convention zum Genfer Übereinkommen (siehe hierüber die Beschlüsse der Haager Conferenz 1899) festgesetzt sind. Spitalschiffe.

Es ist zuweilen vorgekommen, dass Staatsschiffe, welche infolge Seenoth und schweren Wetters, oder auch aus Unkenntnis Schiffe in Seenoth.

---

[1]) Lawrence, Seite 380.

[2]) Lawrence, Seite 380, 381.

[3]) Nach Snow, Seite 98, sollen Kartellschiffe keine Armierung führen, außer einem Geschütze zu Signalzwecken.

vom Ausbruche des Krieges in einen feindlichen Hafen eingelaufen sind, frei gegeben worden sind. Hierüber besteht aber keine völkerrechtliche Regel; es ist nur ein Act der Courtoisie, wenn man solche Schiffe unbehelligt auslaufen lässt.

b) Privatschiffe.

Wann Privatschiffe als feindliche zu behandeln sind.

Als feindliche Privatschiffe sind zunächst jene zu betrachten, welche sich vermöge der Flagge und Schiffspapiere als feindliche erweisen. Die Flagge ist nicht genügender Beweis für die Nationalität eines Schiffes, denn es kann eine falsche Flagge gehisst werden; doch gibt das Untersuchungsrecht dem Kreuzer die Macht, durch Einsicht in die Schiffspapiere, die je nach der Gesetzgebung der einzelnen Staaten zur Führung der betreffenden Flagge berechtigen, sich über die Nationalität eines Schiffes Gewissheit zu verschaffen.

Allerdings können auch diese Papiere gefälscht sein. Denn auf Grund falscher Angaben und Erklärungen kann sich jemand Papiere verschafft haben, welche das Schiff als Eigenthum eines neutralen Staatsbürgers erscheinen lassen, während es das Eigenthum eines feindlichen Staatsbürgers ist. Im allgemeinen begründet der Verdacht gefälschter Papiere die Anhaltung eines Schiffes, da der Kreuzer kaum in der Lage sein wird, an Ort und Stelle die Motive und Umstände zu prüfen, welche den Kauffahrer zu deren Anwendung bestimmten. Nach Lawrence kommt es im Falle eines Zweifels an der Echtheit der Papiere der Regierung, dem der untersuchende Kreuzer untersteht, zu, auf diplomatischem Wege die Giltigkeit derselben anzufechten. [1])

Ein Schiff, welches doppelte Schiffspapiere oder keine solchen an Bord führt, oder dieselben vernichtet, oder über

[1]) Lawrence, Seite 382. Rosse bemerkt über diesen Gegenstand: „Der Gebrauch falscher Papiere ist durch sich selbst noch kein ausschlaggebender Beweis gegen das Schiff; denn es kann vorkommen, dass sie nur zu dem Zwecke gebraucht werden, um sich den inneren Gesetzen eines fremden Landes zu entziehen.“

„Die Gerichte folgern hieraus nur dann einen gerechten Grund zur Verurtheilung, wenn wissentliche Verwendung falscher Ausfertigungen zum Zwecke vorliegt, die Kriegführenden zu täuschen.“

Bord geworfen hat, ist als verdächtig anzuhalten. [1]) Ein Schiff neutraler Flagge, aber unter Führung eines Capitäns feindlicher Nationalität, und mit einer Bemannung feindlicher Nationalität,[2]) desgleichen ein Schiff, das neutralen Staatsbürgern gehört, aber für gewöhnlich die feindliche Flagge führt, und einen Seepass oder eine Licenz des Feindes benützt, ist als feindliches anzuhalten. Dies gilt auch für den Fall, als Schiffe, welche eigenen Unterthanen gehören, in einer gleichen Lage befunden werden.

Alle Privatschiffe, auch neutrale, sind als verdächtig anzusehen, wenn sie der Aufforderung des Kreuzers einer kriegführenden Macht zu stoppen, beziehungsweise beizudrehen oder Segel zu kürzen, nicht nachkommen;[3]) sie sind als feindliche zu behandeln, wenn sie der Untersuchung gewaltthätigen Widerstand entgegensetzen, überhaupt den Kreuzer in der Ausübung seines Kriegsrechtes thatsächlich behindern und hiemit sich feindlicher Acte schuldig machen.

Flaggenwechsel.

Hier ist noch ein wichtiger Punkt zu erörtern, nämlich die Frage des Flaggenwechsels bei Ausbruch oder während des Krieges.

„Dies ist die Theorie. In Wirklichkeit wird es in beiden Fällen, bei constatiertem Überbordwurf der Papiere oder Gebrauch von falschen Papieren, dem Kreuzer schwer fallen, sich nicht des visitierten Schiffes zu versichern, welche Gründe dieses immer vorbringen mag." Rosse, Seite 269, 270.

„Falsche Papiere, wenn augenscheinlich zur Täuschung der Kriegführenden bestimmt, und die, als echt angenommen, das Schiff von jedem Verdachte befreien würden, sind ausreichende Ursachen zur Verurtheilung." Snow, Seite 161.

[1]) In den meisten Ländern wird die Vernichtung oder das „Über Bord werfen" von Schiffspapieren als ausreichender Grund zur Verurtheilung des Schiffes betrachtet; in England und Nordamerika nicht. Snow, Seite 161.

[2]) Wenn die Gesetze des betreffenden Staates nicht ausdrücklich Schiffer, Schiffsofficiere und Schiffsbemannungen ausschließlich fremder Nationalität auf seinen Handelsschiffen zulassen.

[3]) Das natürliche Bestreben, sich durch die Flucht der Anhaltung und Untersuchung und hiemit einer lästigen Verzögerung der Reise zu entziehen, gibt für sich allein nicht genügenden Grund, das betreffende Schiff als feindliches zu behandeln, doch hat es, wenn auch neutral, im Falle der Anhaltung keinerlei Anspruch auf Entschädigung für allenfalls erlittene Havarie.

Es hat sich oft ereignet, und es wird sich in Zukunft in Anbetracht des Umstandes, dass feindliche Ware unter neutraler Flagge frei geht, auch noch oft ereignen, dass bei Ausbruch oder während des Krieges von Rhedern kriegführender Staaten die Schiffe an neutrale Staatsangehörige verkauft werden. Dieser Verkauf wird oft ein nomineller, ein Scheinverkauf sein, darauf berechnet, die Schiffe gegen Wegnahme zu sichern.

Hierin liegt eine Verkürzung, ein Betrug an den Rechten der Kriegführenden. Frankreich hielt sich bisher an die Regel, derartige Verkäufe nicht anzuerkennen, und die betreffenden Schiffe als feindliche zu behandeln.[1]) England und die Vereinigten Staaten von Nordamerika gehen nicht so weit und lassen solche Verkäufe zu; doch heischen sie eine strenge Untersuchung und Beweisführung, dass die Verkäufe keine nominellen, sondern wirkliche Eigenthumsübertragungen bedeuten.

Wenn ein bestimmter Anhaltspunkt vorliegt, dass der Verkäufer einen Interessenantheil sich vorbehielt, so hat der ganze Verkaufscontract keine Geltung. Wenn vermöge dieses Contracts das Schiff nach Beendigung des Krieges dem Verkäufer zurückzustellen ist, oder wenn dem Verkäufer für die ganze oder einen Theil der Verkaufssumme ein rechtlicher Anspruch auf das Schiff verbleibt, so ist der Flaggenwechsel ungiltig. Dies ist selbst dann der Fall, wenn zwar am Verkaufe mit Rücksicht auf das eben Gesagte nichts auszusetzen ist, das Schiff aber unter der Controle und Betriebsleitung des früheren Eigenthümers verbleibt und in demselben Handel und in derselben Schiffahrt wie früher verwendet wird. Desgleichen, wenn der neutrale Käufer, obwohl er in einem neutralen Lande wohnt, das Schiff ständig im Handel des Landes weiter verwendet, dem es angehörte.[2])

Wird ein einem Unterthanen eines kriegführenden Staates gehöriges Schiff während der Reise von einem Hafen zu einem andern an Neutrale verkauft, so ist dieser Act gegenüber den kriegführenden Staaten ohne Rechtskraft, selbst dann, wenn derselbe nur in der Erwartung eines Krieges stattgefunden hat.

---

[1]) Rosse, Seite 154.

[2]) Snow, Seite 106; Lawrence, S. 323.

Wie zu ersehen, behalten, unter den eben beschriebenen Umständen, von Unterthanen eines kriegführenden Staates an Neutrale verkaufte Schiffe ihren ursprünglichen feindlichen Charakter und sind demgemäß als feindliche Schiffe zu behandeln.

Wann sind Kauffahrer, welche Schutzstaaten angehören, als feindliche anzusehen?

Es erübrigt noch einen zweifelhaften Fall anzuführen, welcher aus einer doppelten Souveränität entspringen kann.

Während des Krimkrieges wurde ein jonisches Schiff von einem britischen Kreuzer weggenommen und unter der Anklage des Handels mit Russland vor ein Prisengericht gebracht. Es ergab sich nun der Zweifel, ob die Jonische Republik als in Krieg befindlich oder als neutral zu betrachten sei. Die Jonischen Inseln standen zu dieser Zeit unter dem Protectorate Großbritanniens, welches die Festungen besetzt hielt und die Inseln in ihren äußeren Angelegenheiten vertrat. Doch die Inseln hatten ihre eigene Verwaltung und ihre eigene Handelsflagge. Dieselben konnten an Staatsacten Englands nur dann als betheiligt gelten, wenn sie thatsächlich als betheiligt erklärt wurden.

Britischen Schiffen war der Handel mit Russland verboten, jonischen Schiffen aber nicht.

Das Prisengericht gab das Schiff frei, aber ohne Kostenersatz, da der Kreuzer in dieser schwierigen Frage nicht sofort selbst hatte entscheiden können.[1]) Derlei Fälle dürften sich wiederholen, wenn Staaten, welche über andere Staaten eine Schutzherrschaft ausüben, in Kriege verwickelt werden. Als entscheidend wird hiebei der Umstand in Betracht kommen, welchen Gebrauch erstere Staaten von letzteren, den Schutzstaaten, im militärischen Sinne machen. Dienen diese als militärische Stützpunkte oder als Operationsbasen, so ist ihr Territorium als das eines kriegführenden Staates zu betrachten.

Privatschiffe und Fahrzeuge, die von der Wegnahme frei sind.

Zieht man die Fälle in Betracht, unter denen Privatschiffe von der Wegnahme befreit sind, so beruhen diese Ausnahmen theils auf langem Usus, theils im humanen Charakter der modernen Kriegführung. So bleiben Fischerboote und Fahrzeuge, welche in feindlichen Küstengewässern ihrem Gewerbe nachgehen, unbelästigt. Dieselben unterliegen der Wegnahme nur dann, wenn sie für Kriegszwecke benützt werden.

Fischerfahrzeuge.

[1]) Lawrence, Seite 326—327.

Tiefsee-Fischerfahrzeuge (Großseefischerei) sind hingegen als feindliche Schiffe zu behandeln, insofern ihre Operationen einen commerziellen und industriellen Charakter tragen.

Fristerstreckung für Handelsschiffe, die zur Zeit des Kriegsausbruches in einem feindlichen Hafen liegen.

In der Vergangenheit wurden die Kauffahrer, welche sich zur Zeit des Kriegsausbruches in den Häfen des feindlichen Staates befanden, ohneweiters beschlagnahmt oder weggenommen. In neuerer Zeit wird diesen Kauffahrern eine Frist zugestanden, um in See zu gehen. Bei Beginn des Krimkrieges 1854 wurde beiderseits eine Frist von sechs Wochen gewährt. Für die Häfen des Weißen Meeres zählte diese Frist vom Datum der Eröffnung der Schiffahrt nach dem Aufbrechen des Eises.

Überdies war es Handelsschiffen, welche bei Beginn des Krieges auf der Fahrt nach einem feindlichen Hafen waren, gestattet, innerhalb der festgesetzten Frist unbelästigt in den betreffenden Hafen einzulaufen und aus demselben auszulaufen.

Ähnliche Zugeständnisse wurden im Jahre 1870 im Kriege zwischen Frankreich und Preußen, 1877 im Kriege zwischen Russland und der Türkei gemacht.

Es ist mit Grund zu erwarten, dass auch in zukünftigen Kriegen ein gleiches Verfahren gegenüber den Kauffahrern feindlicher Flagge befolgt werden wird.

Übrigens ist nicht zu verkennen, dass die oben angegebenen Kriege keinen sicheren Schluss zulassen, dass in einem künftigen Kriege in gleicher Weise vorgegangen werden wird; denn diese Kriege fanden ihre Entscheidung zu Lande und waren keine Seekriege, in welchen sich flottenstarke Mächte gegenüber standen und die maritimen Interessen in den Vordergrund traten.

Ranzionierung. Ranzionierte Schiffe.

Freie Passage seitens feindlicher Kreuzer haben schließlich Privatschiffe, welche von einem Kreuzer feindlicher Flagge genommen worden sind, doch gegen Verschreibung eines Lösegeldes — Ranzion — einen Geleitschein erhalten haben. In dieser Verschreibung (Ransom bill) verspricht der Führer des genommenen Schiffes, dass der Captor innerhalb einer gegebenen Zeit eine gewisse Summe erhalten werde. Hiefür ist ihm gestattet, innerhalb einer bestimmten Zeit und nach einer vorgeschriebenen Route in einen Hafen des Heimatsstaates zurückzukehren.

Der vom Captor ausgestellte Geleitschein ist eine Abschrift der Schuldverschreibung. Gewöhnlich wird vom Captor ein Schiffsofficier des ranzionierten Schiffes als Geisel an Bord genommen.

Der Geleitschein bleibt in Kraft, bis das ranzionierte Schiff den eingegangenen Verpflichtungen gemäß seine Reise vollendet hat.

Derselbe verliert seine Geltung, wenn dieses Schiff von der vorgeschriebenen Reiseroute abweicht oder die vorgesteckte Zeit ohne dringende Nothwendigkeit überschreitet. In diesem Falle kann das Schiff von jedem Kreuzer des Feindes wieder weggenommen werden. Wird der Captor des ranzionierten Schiffes von einem Kreuzer des Staates, dem letzteres angehörte, weggenommen, so wird der Ranzionierungsvertrag hinfällig, vorausgesetzt, dass die Schuldverschreibung und die oben erwähnte Geisel sich an Bord befinden.

Wenn ein ranzioniertes Schiff vor seiner Ankunft zugrunde geht (zum Beispiel strandet, scheitert, untergeht), so bleibt die Forderung auf die Ranzion giltig. Selbst wenn ein Abkommen vereinbart war, dass mit dem Verlust des Schiffes die Zahlung der Ranzion entfalle, so ist ausdrücklich nur ein totaler Verlust in hoher See gemeint.

Frankreich hat die Ranzionierung seinen Kriegsschiffen, in beschränkter Weise auch seinen Kapern gestattet. Die Vereinigten Staaten haben selbe unter allen Umständen erlaubt. Spanien lässt sie ebenfalls zu. Großbritannien hat die Ranzionierung seit mehr denn 100 Jahren verboten; die Officiere der Kriegsmarine dürfen keine Ranzion verlangen, die Führer der Handelsschiffe selbe nicht geben. Dem Beispiele Englands folgten die baltischen Mächte.

Durch das beschriebene Verfahren verzichten die Kriegführenden allerdings auf den vollen Ertrag der betreffenden Prisen für den Fall der Verurtheilung; sie sichern sich jedoch einen namhaften Gewinn und vermeiden die Gefahren, welche mit der Sicherung der Prisen und deren Führung nach einem Hafen des Captors verbunden sind.

Denn der feindliche Captor kann für den Fall, als die Eigenthümer von Schiff und Ladung die Zahlung verweigern, diese in den Staaten, welche die Ranzionierung als legal anerkennen, gerichtlich belangen.[1])

[1]) Lawrence, Seite 387—389; Snow, Seite 102—103.

Das in Rede stehende System ist geeignet, die Controle der Prisengerichte ernstlich zu beeinträchtigen, während anderseits durch dasselbe die Tendenz individueller Bereicherung in bedenklichem Grade gefördert werden dürfte; doch ist kaum zu hoffen, dass demselben in künftigen Seekriegen, insolange das feindliche Gut in See (mit Ausnahme Kriegscontrebande und Blockadebruch) nicht völkerrechtlich frei erklärt wird, angesichts der Vortheile, die es bietet, allerseits entsagt werden wird.

c) Feindliches Privatgut in See.

Die alte Regel war, feindliches Gut nicht nur auf feindlichen, sondern auch auf neutralen Schiffen als Prise zu behandeln.

Im ersteren Falle wurde Schiff und Ladung genommen, im letzteren Falle nur die Ladung, überdies wurde dem Schiffseigenthümer aus dem Erlöse des verfallenen Gutes die Frachtvergütung zugestanden.

Pariser Declaration 1856 „frei Schiff, frei Gut".

Seit 1856[1]) gilt die Norm „die Flagge deckt die Ladung", „frei Schiff, frei Gut".

Selbst die Vereinigten Staaten, welche der Pariser Declaration sich fern hielten, benahmen sich im Bürgerkrieg diesem Grundsatze gemäß, die Union und die Conföderation erkannten denselben praktisch an.

Feststellung des Begriffes „feindliches Gut."

Vom Standpunkte des bestehenden Seekriegsrechtes wird der Begriff „feindliches Gut" 1. durch die Nationalität des Eigenthümers, 2. durch dessen Domicil, endlich 3. durch den Ort bestimmt, woher das Gut stammt.[2])

Ad 1. Ist das Gut Eigenthum eines feindlichen Staatsangehörigen, so ist es im allgemeinen als Feindesgut zu betrachten.

Ad 2. Das Domicil, das heißt der Ort, wo jemand mit der Absicht, sich dauernd niederzulassen, verweilt, oder wo er thatsächlich durch lange Zeit wohnt, hat aber insofern Einfluss auf die in Rede stehende Frage, als der Eigenthümer der Ladung je nach seinem Domicil als Feind oder als Neutraler gilt. Domiciliert er in Feindesland, so ist er mit den

[1]) Siehe Pariser Declaration im II. Band.

[2]) Lawrence, Seite 326.

Interessen des Landes derart verwickelt, dass er, wenn auch neutraler Unterthan, als feindlicher Staatsangehöriger anzusehen ist.

Wenn jemand in einem fremden Staate domiciliert, so hängt demzufolge der Charakter seines im letzteren Staate befindlichen Eigenthums — ob neutral oder feindlich — davon ab, ob der Staat des Domicils neutral oder feindlich ist. Nach den in Frankreich geltenden Normen behält der Angehörige des feindlichen Staates unabhängig vom Domicil für sich und sein Eigenthum den feindlichen Charakter.[1])

Das bezüglich des Domicils Gesagte erstreckt sich nicht auf Angehörige civilisierter Staaten, die sich in Ländern aufhalten, wo sie der Gerichtsbarkeit ihrer Consuln unterstehen. Ihre Nationalität wird in diesem Falle durch jene des Consulates bestimmt, unter dessen Schutz sie leben.[2])

In Friedenszeiten gilt die Regel, dass an Bord eines Schiffes verladene Güter dem Empfänger der Waren gehören. Doch ein besonderes Übereinkommen kann die Waren auch bis zum Ende der Reise dem Absender als Eigenthum zusprechen. In Kriegszeiten ist, wenn der Empfänger ein Angehöriger des feindlichen Staates ist, ein solches besonderes Übereinkommen nicht statthaft; vom Moment der Abtransportierung aus einem Hafen an gilt der Empfänger auch als Eigenthümer.

Wenn der Empfänger aber ein Neutraler, der Absender ein Angehöriger des feindlichen Staates ist, so ist nachzuweisen, dass ersterer thatsächlich der Eigenthümer ist.

Eine Übertragung der Eigenthumsrechte auf die Waren von feindlichen auf neutrale Staatsangehörige während der Reise ist ebenso unzulässig, wie der bereits besprochene Flaggenwechsel.[3])

Frankreich entwickelte in der besprochenen Richtung liberalere Rechtsanschauungen; es bindet das Eigenthumsrecht auf die Ladung nicht so streng an den Empfänger, sondern überlässt es den Parteien, die Eigenthumsverhältnisse betreffs der Ladung nach ihren Interessen vertragsmäßig zu regeln.[4])

---

[1]) Snow, Seite 103.

[2]) Lawrence, Seite 322.

[3]) Lawrence, Seite 324.

[4]) Nach den Kriegsgesetzen ist es auch zulässig, dass der Absender im Falle wirklicher Insolvenz des Empfängers die Ladung wieder an sich ziehe, sowie im Falle, als letzterer noch rechtzeitig seine Weigerung kundgegeben hat, die Expedition anzunehmen. Rosse, Seite 159.

Ad 3. Waren, welche aus Ländereien oder Werkstätten stammen, die neutralen Staatsangehörigen auf feindlichem oder auf vom Feinde besetztem Territorium gehören, sind, wenn auch die Eigenthümer selbst auf neutralem Boden ansässig sind, feindliches Gut, weil der feindliche Staat aus diesen Ländereien und Werkstätten Nutzen zieht.[1])

Als feindliches Gut ist weiters neutrales Gut zu behandeln, welches an Bord von armierten, dem feindlichen Staate angehörigen Schiffen überführt wird.

Neutrales Gut an Bord eines Schiffes, welches sich als feindliches verdächtig macht, kann trotz Ladungspapiere durch diesen Umstand feindlicher Angehörigkeit verdächtig werden. In diesem Falle ist darauf Gewicht zu legen, dass die Verhältnisse klar gestellt werden, unter denen das neutrale Gut an Bord gelangt ist.

Neutrales Gut, welches armierte Kauffahrer feindlicher Flagge führen, kann insofern als feindliches betrachtet werden, als die Voraussetzung begründet ist, dass es der Eigner derselben nur aus der Ursache dem betreffenden Schiffe zur Beförderung übergab, weil er darauf rechnete, dass das Schiff imstande sei, feindliche Kreuzer zurückzuweisen.

Bei gewaltthätigem Widerstande gegen Visitation und Wegnahme ist überhaupt die Ladung nur dann frei zu sprechen, wenn sich herausstellt, dass dieser Widerstand ohne oder gegen den Willen des Eigners derselben stattgefunden hat.

Feindliches Gut an Bord feindlicher Schiffe, welches frei von der Wegnahme ist.

Schließlich ist der Ausnahmsfälle zu gedenken, in denen feindliches Gut frei erklärt wurde, und auch in der Zukunft frei erklärt werden dürfte.

1812 wurde ein amerikanisches Schiff, das als Ladung Gemälde und Kunstwerke führte, auf der Fahrt von Italien nach den Vereinigten Staaten von einem britischen Kreuzer genommen.

Das Prisengericht in Halifax gab die Prise frei mit der Erklärung, dass Kunst und Wissenschaft Gemeingut der ganzen Menschheit ist.

Es ist zu erwarten, dass dieser Grundsatz auch fürderhin beachtet werde und dass auch bezüglich Objecte, welche zu Spitals- und überhaupt ausschließlich humanitären Zwecken

[1]) Lawrence, Seite 324.

dienen, der gleiche Vorgang inne gehalten werde, es sei denn, dass der Staat des Captors selbst solcher Geräthschaften bedürfe.[1])

Wiedernahme einer Prise.

1666 stellten zuerst die Holländer den Grundsatz auf, dass die wiedergenommenen Prisen, wenn sie nicht im Momente der Wiedernahme bereits durch die Captoren verkauft und auf eine neue Reise ausgesandt worden waren, den ursprünglichen Eigenthümern zurückzustellen sind.

Die andern Staaten folgten alsdann dem Beispiele Hollands, und die Zurückgabe solcher Prisen an ihre Eigner ward allgemein Regel. Dieselbe hat jedoch eine Ausnahme.

Wenn nämlich das wiedergenommene Schiff, insolange es in Feindeshänden sich befand, vom Feinde als Kriegsschiff ausgerüstet worden ist, so wird es den Eigenthümern nicht zurückgestellt, sondern wird als Prise des Recaptors betrachtet.

Wenn ein von der einen Kriegspartei genommenes neutrales Schiff von der andern Kriegspartei wieder genommen wird, so ist dasselbe, falls die erste Wegnahme unter Umständen erfolgt war, welche die Freisprechung seitens des Prisengerichtes in Aussicht stellten, ohne Berglohn, sonst gegen Berglohn den neutralen Eignern zurückzugeben.

Dies ist eine allgemein angenommene Regel des internationalen Rechtes.

Für die Fälle der Wiedernahme einer Prise durch ein Schiff desselben Staates, dem sie ursprünglich angehörte, bestehen für Rückstellung und Berglohn in den einzelnen Staaten specielle Gesetze.

Das englische Gesetz bestimmt als gewöhnlichen Berglohn (Prisengeld) ein Achtel, bei schwierigen Umständen bis zu einem Viertel des Wertes der Prise.

Wenn ein vom Feinde genommenes Schiff durch die eigene Bemannung wieder genommen, das heißt befreit wird, so gebürt nur jenen Mitgliedern der Schiffsmannschaft und jenen Passagieren ein Berglohn (Prisengeld), welche nicht

[1]) Es braucht wohl nicht hervorgehoben zu werden, dass die Effecten der Schiffsbesatzung genommener Schiffe dem Beuterecht nicht unterliegen. Dasselbe gilt im allgemeinen bezüglich der Effecten der Reisenden.

Angehörige des Staates sind, dessen Flagge das wiedergenommene Schiff führt, und welche auch keinem Lande angehören, das mit dem ersteren Staate im Kriege alliert ist.

Landstreitkräfte haben Antheil am Berglohn (Prisengeld), wenn die Wiedernahme durch ihre Cooperation mit Seestreitkräften bewerkstelligt wurde.

Landtruppen können für sich allein einen Berglohn (Prisengeld) beanspruchen, wenn das Resultat ihrer militärischen Operationen gegen einen feindlichen Hafen die Wiedernahme der in demselben liegenden, vom Feinde genommenen Schiffe ist.[1])

Gegenwärtiger Stand der Frage der Wegnahme feindlichen Privatgutes in See.

In Anbetracht der außerordentlichen Wichtigkeit, welche der Frage der Wegnahme feindlichen Privatgutes in See zukommt, erscheint es wohl am Platze, über den Stand dieser Frage in neuerer und neuester Zeit in Kürze eine Darlegung zu geben.

Schon 1823 machte die Nordamerikanische Union an England, Frankreich und Russland den Vorschlag, schwimmendes feindliches Privatgut — Schiff und Ladung — freizugeben.

Der Vorschlag wurde von England und Frankreich abgelehnt. Russland war bereit, auf denselben einzugehen, wenn die andern Seemächte beistimmten.

1856 erneuerte die Union diesen Vorschlag; Preußen und Russland waren geneigt zu dessen Annahme, doch die Reform scheiterte an dem Widerstande Englands. Im Kriege 1866 gaben Österreich, Italien und Preußen gegenseitig die Erklärung ab, sich der Wegnahme feindlichen Gutes in See, mit Ausnahme der oben gedachten Fälle, zu enthalten.

Am Anfange des Krieges 1870 erklärte Preußen sich in gleicher Weise; doch als Frankreich seinerseits auf dem Rechte der Wegnahme bestand und auch demgemäß handelte, widerrief Preußen obige Erklärung.

Italien schloss 1871 mit der Union einen Vertrag, in welchem sich die Vertragsmächte für den Fall eines Krieges die Freiheit des schwimmenden Privatgutes, mit Ausnahme von Kriegs-Contrebande, ihren Staatsangehörigen zugestanden.

Wie sich die in Rede stehende Frage in der Zukunft gestalten werde, ist kaum vorauszusehen, da für die einzelnen

---

[1]) Lawrence, Seite 389—392; Snow, Seite 105.

Staaten nicht der Standpunkt des Rechtes und jener der allgemeinen Wohlfahrt bei Behandlung derselben maßgebend ist, sondern der einseitige Standpunkt ihres vermeintlichen eigenen Interesses.

In der öffentlichen Discussion über dieses Seekriegsrecht, für dessen Abschaffung Franklin als Erster eintrat, überwiegt die Ansicht, dass der Seehandel — Kriegs-Contrebande und Blockadebruch ausgenommen — freizugeben sei.

Im Nachstehenden seien die Gründe, welche für und gegen die Beibehaltung des in Rede stehenden Seekriegsrechtes vorgebracht werden, angeführt.

Geltend gemachte Gründe für Beibehaltung des Rechtes der Wegnahme von Privatgut in See.

Zur Begründung der Beibehaltung werden folgende Behauptungen aufgestellt:

a) Der Krieg ist ein Kampf von Volk gegen Volk; demnach müssen auch Personen und Eigenthum der Angehörigen der miteinander kriegführenden Staaten an und für sich einen feindlichen Charakter besitzen.

b) Die Handelsmarinen sind die Voraussetzung maritimer Macht und Bedeutung eines Staates. Aus ihnen ziehen die Staaten ihre Hauptkraft für die Bemannung ihrer Kriegsflotten, und ihre Kauffahrteischiffe sind für mannigfache Zwecke im Kriege zu gebrauchen: zum Depeschen-, Auslug- und Transportdienst, als schwimmende Depots, Werkstätten- und Spitalschiffe u. dgl., im äußersten Falle zur Schaffung von Fahrthindernissen durch Versenkung.

c) Auf dem Lande kann der Kriegführende sich feindlichen Territoriums und Staatseigenthums bemächtigen, er kann Contributionen und Requisitionen eintreiben. Welche Summen letztere erreichen, kann man z. B. daraus ermessen, dass der tägliche, durch Requisition zu deckende Bedarf der deutschen Truppen vor Paris, als sie Versailles besetzt hielten, im Winter 1870—1871 120.000 Laib Brod, 80.000 Pfund Fleisch, 90.000 Pfund Hafer, 27.000 Pfund Reis, 7000 Pfund gerösteten Kaffee, 4000 Pfund Salz, 20.000 Liter Wein, 500.000 Cigarren betrug. Man kann annehmen, dass die occupierten Gebiete Frankreichs im Verlaufe von nur sechs Monaten an Gütern aller Art einen Schaden von ungefähr 16,000.000 Pfund Sterling (über 300 Millionen Kronen) erlitten.[1])

[1]) Lawrence, Seite 375.

Zur See sind die durch die Kreuzer bewirkten Wegnahmen den Contributionen und Requisitionen zu Lande gleichzustellen.

d) Zu Lande wird im Bereiche des Kriegsschauplatzes der Handelsverkehr unterbrochen, und der Kriegführende bemächtigt sich der feindlichen Verkehrsmittel zu eigenem Nutzen.

Im Seekrieg ist der Kriegsschauplatz das Meer; den Kreuzern der Kriegführenden obliegt es, den Handelsverkehr des Feindes zu unterbinden.

e) Wenn zu Lande das Privateigenthum geschont wird, so hat es zum Theile auch darin seinen Grund, weil das unbeschränkte Beuterecht dem Zusammenhalt und der Disciplin der Heere verhängnisvoll werden müsste.

Diese Schonung wird auch nur insoweit geübt, als die Nothwendigkeit hiezu zwingt.

Zur See fällt diese Rücksicht weg; denn jedes einzelne Kriegsschiff ist ganz in der Hand seines Commandanten, der seinem Staat für alle seine Handlungen verantwortlich ist.

f) Zu Lande gibt es Freicorps und einen Guerillakrieg; zur See treten an die Stelle der ersteren die Kaper und Seewehren, an die Stelle des letzteren der Kreuzerkrieg.

g) Der Kreuzerkrieg ist die einzige Art der Kriegführung, welche keine Blutopfer fordert und nur die wohlhabenden, reichen Gesellschaftsclassen trifft. Der Vorwurf der Inhumanität ist daher gegenüber dem Kriegsrechte der Wegnahme von schwimmendem Privatgut unhaltbar.

h) Die Humanität fordert hingegen Mittel, welche dem Kriegszustand das rascheste Ende bereiten.

Eines dieser Mittel ist die Zerstörung des feindlichen Seehandels; denn man bringt eine reiche, oft die einzige oder doch vornehmste Quelle des Reichthums und hiemit der Widerstandsfähigkeit des Gegners zum Versiegen. Wenn behauptet wird, dass man nach Anerkennung des Principes „Frei Schiff, frei Gut“ wohl nicht hätte anstehen sollen, das schwimmende Privatgut überhaupt freizugeben, so ist dies unrichtig, weil eben infolge des Grundsatzes „Frei Schiff, frei Gut“ der Feind gezwungen ist, seine Güter nur neutralen Schiffen an-

zuvertrauen, was ihn zu erhöhten Geldopfern zwingt, und seine Handelsthätigkeit in der freien Bewegung beschränkt.

i) Sind zwei kriegführende Staaten nicht aneinander grenzend, so ist nur der Seekrieg möglich, und in diesem Falle erscheint das Recht der Wegnahme von Privatgut zur See von entscheidender Bedeutung.

j) Es kann endlich das einzige wirksame Kriegsmittel der „Schwachen“ sein.

Gegen das Recht der Wegnahme von Privatgut in See geltend gemachte Gründe.

Diesen Beweisgründen „für“ werden nachstehende Argumente „gegen“ die Beibehaltung des in Frage stehenden Kriegsrechtes vorgebracht.

Ad *a)* Der Krieg ist ein Kampf von Staat gegen Staat. Derselbe wird von den für den Kampf bestimmten und für den Krieg ausgerüsteten Personen durchgeführt. Privateigenthum und Privatpersonen können nur aus militärischen Nothwendigkeiten Object eines Angriffes sein.

Dass dem Kriege dieser Charakter gewahrt bleibe, ist ein völkerrechtliches Gebot im Interesse der menschlichen Gesellschaft und der Civilisation. Der Umstand, dass sich in den meisten Staaten die allgemeine Wehrverfassung über die gesammten männlichen kriegsdiensttauglichen Bevölkerungen erstreckt, erhöht nur die Dringlichkeit des gedachten Gebotes.

Ad *b)* Je bedeutender die Handelsflotte eines Staates ist, desto bedeutender ist sein Antheil am Weltverkehre, desto größer aber auch der Bedarf an militärischem Schutz von Seite des Staates. Diesen Bedürfnissen muss der Staat zu genügen suchen, bei größtmöglicher Aufrechterhaltung seiner commerziellen Verbindungen. Er muss daher bestrebt sein, eine Kriegsflotte zu unterhalten, ohne die Thätigkeit der Handelsflotte zu beeinträchtigen; letzteres wäre aber der Fall, wenn er bei Bemannung der Kriegsflotte auf die Bemannungen der Handelsflotte angewiesen wäre.

Von den Schiffen der letzteren ist aber ohne besondere Einrichtung nur ein minimaler Theil unmittelbar für kriegerische Actionen brauchbar. Auch ist nicht zu übersehen, dass das rein seemännische Element heuzutage nicht mehr jene Rolle spielt, wie einstens zur Zeit der Segelschiffe, und dass das

Verhältnis der Bemannungen zur Größe (Tonnengehalt) moderner Kriegsschiffe gegenüber den Schlachtschiffen der Vergangenheit weit zurücksteht.

Die Mannschaften feindlicher Kauffahrer als Kriegsgefangene zu behandeln, weil sie ein vorzügliches Element für die Leistungsfähigkeit der Kriegsflotten abgeben, bedeutet ebensoviel, als wenn man zu Lande alle feindlichen Bewohner eines feindlichen Landes zu Kriegsgefangenen machte, welche für die eine oder andere Waffengattung, z. B. als treffliche Schützen, gewandte Reiter besondere Eignung haben.

Ad *c)* Requisitionen und Contributionen sind heutzutage (Siehe Haager Conferenz - Beschlüsse) nur dann gestattet, wenn sie zum Unterhalt der Truppen und zur Bestreitung öffentlicher Angelegenheiten des occupierten Territoriums dienen; das Erträgnis der Prisen fließt aber nach dem heute noch bestehenden allgemeinen Usus in die Taschen der Captoren.

Das Prisenrecht zur See ist das einzige noch geltende Kriegsrecht, welches die Bereicherung von Individuen zulässt, — ja man kann fast sagen — zum Zwecke hat.

Übrigens können im Seekriege ebenfalls Contributionen und Requisitionen in den Seeplätzen erhoben werden.

Der Vergleich, dass zur See die Kreuzer gewissermaßen nur die Rolle der Eintreiber von Contributionen und Requisitionen spielen, ist daher mehr als unzutreffend.

Zu Lande kann man sich des feindlichen Bodens bemächtigen; zur See kann man sich zum Herrn territorialer Gewässer machen und sind Flotten oft die nothwendige Voraussetzung zur Eroberung und Behauptung feindlichen festen Territoriums.

Ad *d)* Zu Lande ist der Handelsverkehr allerdings gesperrt aber nur an den Grenzen, welche feindliches Land berühren; an allen andern Landgrenzen des kriegführenden Staates ist er frei.

Die Küste ist ein Grenzgebiet, welches an der See liegt, die jedermanns Eigen und daher nicht nur den feindlichen, sondern auch neutralen Schiffen zugänglich ist, letztere allerdings nur insoweit, als nicht eine effective Blockade bestimmte Grenzen setzt.

Wenn zu Lande auf feindlichem Boden vorgefundene private Eisenbahnverkehrsmittel zur Verwendung für Kriegs-

zwecke herangezogen werden, so werden sie auch nach dem Friedensscbluss zurückgestellt. (Siehe Beschlüsse der Haager Conferenz.) Bei feindlichen Kauffahrern, welche der Feind zu militärischen Diensten benützt, kann daher nur Analoges Geltung haben.

Ad *e)* Die Behauptung, dass die Wegnahme feindlichen Gutes zur See statthaft sei, weil ein Missbrauch dieses Kriegsrechtes nicht wohl platzgreifen kann, ist nicht völlig richtig. Die Erfahrung spricht dagegen. Abgesehen von den zahlreichen, vielmehr zahllosen Missbräuchen, welche durch Kaper begangen worden sind, haben sich oft genug auch Kriegsschiffe deren schuldig gemacht.

Die neueste Zeit hat solche Beispiele aufzuweisen in den zerstörten Prisen conföderierter Kreuzer.

Diese Zerstörungen müssen als Missbrauch des Kriegsrechtes erklärt werden; denn die Entschuldigung, dass die Blockierung der conföderierten Küsten den Kreuzern die Möglichkeit benahm, die Prisen einem legal organisierten Prisengericht zuzuführen, kann eben als Entschuldigung, nicht als Rechtfertigung angenommen werden; denn unter allen Umständen waren die Zerstörungen der Prisen keine Acte von irgend einem maßgebenden Einfluss auf die Entscheidung des Krieges, daher Acte, welche die Bezeichnung barbarisch nicht unverdient tragen mögen.

Ad *f)* Der Vergleich der Kreuzer und Kaper auf der Jagd nach feindlichen Kauffahrern mit den Guerillabanden und Freicorps zu Lande ist nicht glücklich. Denn die Freicorps zu Lande sind organisierte Truppenkörper, nicht zum Zwecke, sich feindlichen Privateigenthums zu bemächtigen, sondern mit der Bestimmung zu kämpfen.

Ad *g)* Allerdings gibt es im Kreuzerkriege, insoweit es sich um die Jagd nach unbewaffneten Kauffahrern handelt, keine Blutopfer; aber auch bei Überfällen von Räuberbanden auf arglose Wanderer wird nur dann Blut vergossen, wenn diese Widerstand leisten. Es ist auch wahr, dass durch die Wegnahme von Handelsschiffen und ihres Gutes zunächst vornehmlich wohlhabende Gesellschaftsclassen getroffen werden; doch die Verluste, welche diese erleiden, übertragen sich weiter auf die ärmeren Classen, weil diese durch die gewerbliche und commerzielle Thätigheit der ersteren ihr Brot finden,

oder weil im Falle der Störung oder Verzögerung der nothwendigen Zufuhr von Lebensbedürfnissen deren Vertheuerung eintritt.

Ad *h)* Was die rasche Beendigung des Krieges betrifft, so ist heutzutage nicht wie einstens zu befürchten, dass die Dauer der Kriege das Ausmaß so vieler vergangener erreiche. Ihre Dauer wird nur unter ganz besonderen Verhältnissen, die hier zu erörtern nicht der Platz ist, eine Jahresfrist und mehr erreichen.

Ist der Kriegsschauplatz nicht ausschließlich die See, so wird meistens zu Lande die Entscheidung gefallen sein, ehe zur See durch den Kreuzerkrieg ein entscheidendes Resultat erreicht worden ist und überhaupt erreicht werden kann.

Beschränkt sich aber der Kriegsschauplatz auf die See und die Küstengewässer der Gegner, so ist zu bedenken, dass auch da eine oder einige Schlachten die Entscheidung bringen können, bevor die Action der Kreuzer sich derart fühlbar macht, um die eine oder andere Kriegspartei zum Frieden zu drängen.

Übrigens ist nicht zu übersehen, dass mit vollem, annähernd sicherem Erfolg ein Kreuzerkrieg nur dann durchzuführen ist, wenn die eigene Küste blockadefrei erhalten wird, was den Bestand einer Flotte voraussetzt.

Der Versuch einer Blockade, sowie dessen Verhinderung bedingt daher wieder einen Flottenkampf.

Die Blockade durch die Geschwader der Union hat schließlich die Conföderation zur Erschöpfung ihrer Hilfsquellen und zur Unterwerfung gezwungen. In der Sperrung des Seeverkehres durch wirksame Blockaden macht sich die maritime Übermacht geltend.

Was die Bemerkung betrifft, dass der Grundsatz „frei Schiff, frei Gut“ immerhin von schädlichem Einfluss auf den feindlichen Handel sei, so ist dies dahin zu erläutern, dass diese üble Einwirkung dann vornehmlich fühlbar werden wird, wenn ein kriegführender Staat am internationalen Frachtverkehr zur See als Verfrachter einen ersten Platz inne hat. Die Handelswelt eines Staates, dessen Rhederei gering ist, wird im Kriegsfall nicht unschwer einen Verfrachter finden, wenn ein anderer Staat mit ausgedehnter Rhederei neutral geblieben ist.

Im umgekehrten Falle aber wird die Handelswelt eines Staates mit ausgedehnter Rhederei, welche ohnehin durch den Entgang des Gewinns aus der Verfrachtung geschädigt ist, starke Einbuße erleiden, weil die Möglichkeit nahe liegt, dass die neutrale Rhederei unzureichend ist, ihren Verkehr zur See aufrecht zu erhalten.

Hieraus ergibt sich aber als nothwendige Consequenz von ungeheurer Tragweite, dass in diesem Falle wegen Mangels an verfügbaren Transportmitteln eine mehr weniger allgemeine Störung im Weltverkehr eintreten muss, weil die neutrale Rhederei nicht imstande sein wird, den Ausfall schnell genug zu decken.

Großbritannien und seine Colonien stellen zur See fast die Hälfte der Transportmittel für den Weltverkehr. Wenn diese auch nur zum Theil versagen, kann dies nicht ohne nachhaltige Rückwirkung auf den gesammten Seehandel bleiben.

Gerade jene Staaten, welche sich am hartnäckigsten der Abschaffung des Kriegsrechtes: der Wegnahme von schwimmendem Privatgut, mit Ausnahme Kriegs-Contrebande und Blockadebruch, entgegenstemmen, würden aus dieser Abschaffung den größten Vortheil ziehen. Die gedachte Abschaffung liegt im Interesse des gesammten Weltverkehrs.

Ad *i)* Im Falle, dass im Kampfe zweier Staaten eine Entscheidung nur zur See herbeigeführt werden könnte, würde der Kreuzerkrieg nur dann die einzig mögliche Kriegführung sein, wenn der eine Gegner keine Kriegsflotte besäße, wenn seine Küste keine Häfen hätte, deren Blockirung ihm einen nennenswerten Schaden verursachen würde, und wenn eine Beschießung einzelner Küstenplätze oder die Landung von Truppen aller Voraussicht nach keinen solchen Eindruck hervorzubringen vermöchte, um den Gegner zur Nachgiebigkeit zu bestimmen. In einem solchen Falle wird dieser Gegner aber auch nicht im Besitze einer Handelsschiffahrt sein, welche für den Kreuzerkrieg eine angemessene Ernte erhoffen lässt. Ist die Entfernung der beiden in Conflict gerathenen Staaten so bedeutend, um beiderseits kriegerischen Operationen die größten Schwierigkeiten zu bereiten, oder ist die Streitfrage nicht von einer solchen Intensität, dass nur ein Krieg sie lösen kann, so wird es Wege geben, um ohne Krieg den Zwiespalt zu beseitigen.

Gerade in solchen Fällen ist ein Schiedsgericht berufen, die Entscheidung zu fällen.

Ad *j)* Einstmals war der Satz richtig, dass der Kreuzerkrieg ein wirksames Kriegsmittel der „Schwachen“ sei. Dies ist aber heutzutage absolut unwahr.

Es ist unwahr, weil zur Durchführung eines solchen Kreuzerkrieges Schiffe gehören, welche von besonderer Leistungsfähigkeit sein müssen, daher kostspielig sind; weil sie als Dampfer selbst der Zufuhr bedürfen oder allerwärts sichere Stützpunkte finden müssen; weil die Besetzung der Prisen und deren Bergung in eigenen Häfen in der Gegenwart aus mannigfachen Gründen, welche hier zu erörtern zu weit führen würde, schwieriger geworden ist, als in der Vergangenheit.

Um einen Kreuzerkrieg mit Erfolg zu führen, ist ein Aufwand von Machtmitteln nothwendig, über welche ein schwacher Staat nicht verfügt; denn er hat nicht nur eine entsprechende Zahl wertvoller Kreuzer in See zu senden, sondern er muss ihnen auch den Zugang zur eigenen Küste und zu den Küsten seiner Colonien frei erhalten.

Selbst für Staaten, welche sich das Recht der Ausgabe von Kaperbriefen vorbehalten haben, wird hieraus kein nennenswerter Vortheil erwachsen; denn in Anbetracht der heutigen Anforderungen an Kaperschiffe als wirksame Kreuzer erscheinen die Kosten und das Risico zu groß, um so bald Personen zu finden, welche auf diesem Wege sich zu bereichern gesonnen sind. Anderseits wird in den Staaten, wo die Ergänzung der Bemannungen der Kriegsflotte auf Werbung beruht, die Aussicht auf Gewinn die Seeleute verlocken, Dienst auf Kaperschiffen zu nehmen, während es den Kriegsschiffen an Mannschaften fehlen wird.

Wirklichen Erfolg würde der Kreuzerkrieg des ehesten in Aussicht stellen, wenn er gegen die Grundsätze des Völkerrechts durch Zerstörung oder Ranzionirung der Prisen, daher mit Beiseitesetzung jeder Prisengerichtsbarkeit geführt würde.

Ein Staat, der dieses versuchte, würde aber bald der gesammten civilisierten Welt sich feindlich gegenüber sehen.

Beschlüsse des Institutes für internationales Recht.

Das Institut für internationales Recht hat 1877 zu Zürich bezüglich des Beuterechtes zur See nachstehende Resolutionen angenommen:

1. Das Privateigenthum in See, neutrales oder feindliches, ist unverletzlich unter neutraler oder feindlicher Flagge.

2. Der Beschlagnahme unterworfen sind: die für den Krieg bestimmten oder unmittelbar dienlichen Sachen.

Die kriegführenden Regierungen haben gelegentlich jedes Krieges im voraus die Objecte zu bestimmen, welche sie für solche halten.

In gleicher Weise unterliegen der Beschlagnahme solche Handelsschiffe, welche an den Feindseligkeiten theilgenommen haben, oder daran sind, an denselben theilzunehmen, oder die eine effective Blockade verletzt haben. [1])

IV. Kriegs-Contrebande.

Begriff Kriegs-Contrebande.

Unter Kriegs-Contrebande versteht man den Schmuggel mit für den Kriegsgebrauch bestimmten Objecten nach Feindesland oder nach Orten, wo feindliche Streitkräfte verweilen.

Die Wegnahme der Kriegs-Contrebande als Kriegsrecht.

Dieser Schmuggel, von wem immer ausgeführt — derselbe kann nicht allein von Neutralen, sondern auch, wie thatsächlich Fälle beweisen, von den eigenen Angehörigen eines kriegführenden Staates betrieben werden — ist völkerrechtlich insofern untersagt, als den kriegführenden Staaten das Recht zusteht, diesen Schmuggel mit Gewalt zu verhindern und sich solcher Objecte durch ihre Kreuzer in hoher See, in eigenen und feindlichen Gewässern zu bemächtigen.

Dieses Recht ist ein für die kriegführenden Staaten nothwendiges, unveräußerliches Recht; denn es entspringt der Pflicht der Selbsterhaltung.

Dem gegenüber bleibt es aber der neutralen Verkehrswelt unbenommen, den Handel mit Waffen, Munition und dergleichen Materialien in Kriegszeiten ebenso wie in Friedenszeiten auf eigene Gefahr — wenn ihr dies seitens der eigenen Regierung aus Gründen der Staatsraison nicht etwa verboten würde — zu betreiben.

Dem Rechtsconflict begegnet das Völkerrecht, indem es, wie gesagt, diesen Verkehr nur mit Risico für die an demselben Betheiligten zulässt, und es den neutralen Staaten verbietet, für die eigenen Unterthanen einzutreten, wenn dieselben hiebei Verluste erleiden.

---

[1]) Ferguson, Seite 326, 2. Band.

Die neutralen Staaten haben nur die Pflicht, sich selbst in keinerlei Unternehmungen einzulassen, welche die militärische Macht des einen oder anderen kriegführenden Staates zu erhöhen geeignet sind; ihren Staatsangehörigen gegenüber aber sind sie moralisch verhalten, dieselben vor den Folgen des Kriegsschmuggels zu warnen.

Wenn der besprochene Handel seitens Angehöriger eines neutralen Staates einen Umfang annimmt, welcher einer directen Unterstützung des Feindes gleichkommt, so ist ein Kriegsfall gegeben, demzufolge der beleidigte Staat auch vorgehen wird, wenn er — die Macht hiezu hat.

Es ist schwierig, die Grenze zu bestimmen, an welcher der Handel mit Kriegs-Contrebande ein solches Ausmaß erreicht, dass er den neutralen Staat zum Mitschuldigen macht; es ist nur eines gewiss, dass es von der Macht des hiedurch geschädigten Staates abhängt, diese Grenze zu bestimmen.

Die Moral im Völkerrecht ist noch nicht so hoch entwickelt, dass sie zwischen den kriegführenden Staaten unterscheidet, welche die Kraft haben, den Handel mit Kriegs-Contrebande zu unterdrücken, und jenen, welchen hiezu alle Mittel fehlen.

Das Eigeninteresse tritt gerade in der Frage der Kriegs-Contrebande als maßgebender Factor in den Vordergrund. Die Praxis stellt nur fest, dass der Kriegführende das Recht hat, diesen Handel gewaltsam zu unterdrücken, und dass dem neutralen Verkehr es unbenommen bleibt, wenn auch auf eigenes Risico, aus der Kriegs-Contrebande möglichst großen Nutzen zu ziehen.

Historischer Rückblick.

Die Sache ist gerade heutzutage wichtig genug, um zur Beleuchtung des Gesagten einige Thatsachen aus der neueren und neuesten Geschichte anzuführen.

Als 1793 England bei den Vereinigten Staaten darüber Beschwerde führte, dass ein Agent der französischen Regierung in den Gebieten der Union Waffen und Kriegsgeräthe ankaufe, antwortete der damalige Staatssecretär Jefferson:

„Den amerikanischen Bürgern sei es jederzeit frei gestanden, Waffen zu erzeugen, zu verkaufen und auszuführen. Für viele von ihnen ist dies ständige Beschäftigung und Lebensunterhalt. Ihr Gewerbe zu unterdrücken, vielleicht das einzige Mittel ihrer Existenz, kann kaum aus dem Grunde erwartet

werden, weil ein Krieg in fremden und fernen Landen besteht, an dem wir kein Interesse haben. Theoretisch wäre dies eine harte Maßregel, praktisch wäre sie undurchführbar.

„Das Völkerrecht fordert bezüglich der Rechte jener, welche in Frieden leben, von denselben keine solche innere Störung ihrer Beschäftigung. Dem Völkerrecht ist durch die Proclamation des Präsidenten Genüge geleistet, die von der externen Strafbarkeit spricht, das ist von der Confiscation der Waffen, welche auf dem Wege nach den Häfen des Feindes in die Hände kriegführender Mächte fallen. Betreffs dieser Strafbarkeit wurden unsere Bürger gewarnt, dass sie derselben preisgegeben sind."

Diese Erklärung Jeffersons ist auch heute noch in der Praxis vollkommen maßgebend.

Das momentane Staatsinteresse ist wohl meistens das Entscheidende in der Frage der Kriegs-Contrebande.

1795 führte Frankreich Klage, dass neutrale Schiffe, welche aus Anlass der dort herrschenden Hungersnoth Getreide nach französischen Häfen brachten, weggenommen wurden.

1885 während des Conflictes mit China beanspruchte Frankreich das Recht, neutrale Schiffe zu beschlagnahmen, welche Reis, das Hauptnahrungsmittel des chinesischen Volkes, aus dem Süden nach Häfen des nördlichen China brachten. Die französische Regierung motivierte diese Maßregel allerdings damit, dass der größte Theil dieser Reislieferungen Naturalsteuern seien, und hieraus die chinesischen Truppen bezahlt würden.[1])

Während des Krimkrieges hatten preußische Kaufleute einen lebhaften Contrebande-Handel über die Landesgrenzen nach Russland unterhalten.

1870 wendete sich hingegen die preußische Regierung an die englische Regierung mit der Beschwerde, dass sie die Waffen- und Munitionszufuhr nach Frankreich dulde.

Als die Nordamerikanische Union in der Alabama-Frage mit England in Conflict gerieth und die Austragung des Streites einem Schiedsgericht übertragen wurde, sprach dieses den Amerikanern keinerlei Entschädigung für die Ankäufe an Waffen zu, welche Agenten der Conföderation auf britischem Boden bewirkt hatten. Während der ersten 2 Jahre des Bürger-

[1]) Rosse, Seite 217.

krieges hatte die Regierung der Union selbst Agenten nach England gesandt, um Kriegsbedarf anzukaufen.[1])

Wie zu ersehen, ist die Frage der Kriegs-Contrebande bisher eine Frage des Interesses und der Macht geblieben, und was dieser Frage gegenüber die Lage der Neutralen betrifft, so steht ihr Markt allerdings beiden Kriegsparteien offen; dass aber in dem Falle, als die eine Kriegspartei außerstande ist, Verbindungen mit neutralen Staaten aufrecht zu erhalten, hieraus thatsächlich eine einseitige wesentliche Förderung der anderen Kriegspartei erwächst, ist wohl nie in Betracht gezogen worden.

Objecte der Kriegs-Contrebande. Absolute, relative Kriegs-Contrebande.

Die Frage betreffend, was völkerrechtlich als Kriegs-Contrebande gelten kann, so besteht darüber kein Zweifel, dass alles, was unmittelbar und direct zum Kriege gebraucht wird, daher alle Arten Waffen und Munition, Panzerplatten und alle Arten von Kriegsschiffen als solche anzusehen sind.

Desgleichen werden, wenn auch weniger einstimmig, alle Materialien, welche zur Bereitung von Pulver, Dynamit nnd anderen Sprengstoffen dienen, als solche classificiert.

Objecte der beschriebenen Natur bilden die absolute Kriegs-Contrebande. Von Gegenständen der absoluten Kriegs-Contrebande sind jedoch Waffen und Munition in einer Zahl und in einem Ausmaß, wie selbe zur Selbstvertheidigung gegen Meuterei und gegen Seeräuber erforderlich erscheinen, auch Handelsschiffen mit der Bestimmung nach Feindesland zu führen gestattet.

Es gibt aber Gegenstände, welche in ihrer Verwendung zweifelhaft sind, indem sie zu kriegerischen wie zu friedlichen Zwecken dienen können.

Diese können unter Umständen Kriegs-Contrebande werden; sie bilden die relative Kriegs-Contrebande (contrebande de guerre conditionelle).

Die relative Kriegs-Contrebande wird auch, jedoch wie es scheint minder zutreffend, zufällige Contrebande (Contrebande par accident, quasi Contrebande) genannt.[2])

Es wird die Ansicht vertreten, dass die relative Kriegs-Contrebande gegen Art. 4 der Pariser Declaration vom Jahre

[1]) Lawrence, Seite 600—601.

[2]) Rosse, Seite 221. — Ortolan.

1856 „über die effective Blockade" verstoße, da deren völkerrechtliche Zulassung einem Wiederaufleben des „Blocus auf dem Papier" gleichkomme.

Es sei zunächst von einer Untersuchung abgesehen, ob dieser Vergleich nach jeder Richtung hin entspräche; denn es handelt sich in erster Linie darum, ob es überhaupt thatsächlich eine militärische Nothwendigkeit werden könne, gewisse zu Friedens- wie Kriegszwecken dienliche Gegenstände als Kriegs-Contrebande zu erklären.

Je nach der Natur des Kriegsschauplatzes, je nach dem Charakter und der eigenthümlichen Leistungsfähigkeit des Gegners und je nach den ihm zur Verfügung stehenden Kampfmitteln müssen sich auch die Kriegsoperationen richten; es wird sich daher nicht selten als Nothwendigkeit erweisen, dem Feinde Hilfsmittel zu entziehen, welche unter gewöhnlichen Verhältnissen, selbst in Kriegszeiten nicht als Kriegs-Contrebande gelten. Es ist beispielsweise nicht erst darauf hinzuweisen, welche hohe Wichtigkeit der raschen Herstellung, dem sichern Betriebe und dem ausgiebigen Schutz der Communicationen auf dem Kriegsschauplatze zukommt.

Unter Umständen wird daher mit Recht alles Material, welches zu den fraglichen Zwecken in directer Beziehung steht, als Kriegs-Contrebande erklärt werden.

Nach allgemeiner Ansicht sind überhaupt jene zu Kriegs- wie Friedenszwecken dienlichen Objecte, welche in einem gegebenen Kriegsfalle in hervorragender Weise unentbehrliche Kriegsmittel abgeben, und auf deren reichlicher Zufuhr die Möglichkeit des Erfolges beruht, für eben diesen speciellen Kriegsfall nothwendig Objecte der Kriegs-Contrebande, denn sie sind unter solchen Umständen als Kriegsmittel zu classificieren.

Zur Abwehr der Zufuhr dieser Objecte kann die Blockade nicht genügen, denn diese ist an gewisse, wenige Punkte gebunden, und es ist in den meisten Fällen unmöglich, durch selbe allein die in Rede stehende Aufgabe — Sperre der Zufuhr von Kriegsmaterial für den Feind — zu lösen, besonders wenn sich die Kriegsoperationen innerhalb eines weiten Feldes bewegen, und die Kriegslagen sich in verhältnismäßig kurzen Zeitintervallen ändern.

Viele Staatsverträge enthalten über Kriegs-Contrebande specielle Bestimmungen, doch herrscht in denselben keine Übereinstimmung.

Es kommt vor, dass in Verträgen eines und desselben Staates mit verschiedenen anderen Staaten nicht die gleichen Objecte als Kriegs-Contrebande angeführt werden.

Die Vorschriften und Reglements der einzelnen Staaten betreffs Kriegs-Contrebande reihen ebenfalls nicht die gleichen Objecte in die Liste der Contrebandewaren ein.

Manche Gegenstände, welche nach den oben aufgestellten Grundsätzen in die Liste der relativen Contrebande gehören, werden oft in jene der absoluten eingetragen.

Im britischen Admiralty Manual of Prize Law vom Jahre 1888 werden folgende Güter angeführt.

Als absolute Contrebande: Waffen aller Art und Maschinen zur Erzeugung von Waffen, Munition und die Materiale für deren Bereitung einschließlich Blei, schwefelsaures Kali u. s. w.; Schießpulver und dessen Materiale, Salpeter und Schwefel; Schießbaumwolle; militärische Ausrüstung und Kleidung, militärische Vorräthe, Vorräthe für die Kriegsmarine, wie Masten, Raaen, Ruder und Schiffbauholz, Hanf und Tauwerk, Segelleinwand, Pech und Theer, Kupfer für Schiffsbodenbeschlag, Schiffsmaschinen und deren Theile einschließlich Schraubenpropeller, Schaufelräder, Cylinder, Kurbeln, Achsen, Kessel, Kesselröhren, Kesselbleche, Roststäbe, Marinecement und die Materiale zu dessen Erzeugung, Eisen in irgend einer der nachstehenden Formen: Anker, Nieteisen, Winkeleisen, Rundeisen zu $^3/_4$ bis $^5/_8$ Zoll Durchmesser, Nieten, Streifen (strips) von Eisen, Eisenblech, Eisenplatten über $^1/_4$ Zoll und Lowmoor- und Bowling-Platten.[1])

Als relative Contrebande: Provisionen und Getränke, bestimmt für den Unterhalt der Armeen und Flotten, Geld, Telegraphen-Materialien, wie Drähte etc., Materiale für den Eisenbahnbau, wie Eisen, Messing, Schwellen etc., ferner Pferde, dann Kohlen, Heu, Harz, Talg, Bauholz.

Im besagten Admiralty Manual wird übrigens betont, dass es der Krone vorbehalten ist, während eines Krieges die Liste der absoluten oder relativen Kriegs-Contrebande zu vergrößern oder zu kürzen.[2])

---

[1]) Snow, Seite 138.

[2]) Snow, Seite 138.

In Österreich-Ungarn ist als Kriegs-Contrebande erklärt:

Kanonen, Mörser, Drehbassen, alle Arten von Waffen, Zündhütchen, Lunten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Bomben, Granaten, Kugeln, Schießbaumwolle, Kürasse, Armaturgegenstände, Pferde, Sättel, Zäume, sowie alle Gegenstände, welche unmittelbar zum Kriegsgebrauche angewendet werden können.[1])

In der ersten Liste sehen wir die Kriegs-Contrebande vom Standpunkte einer Seemacht, in der zweiten vom Standpunkte einer Continentalmacht aufgefasst; in der ersteren wird überdies zwischen absoluter und relativer Contrebande unterschieden; in der zweiten entfällt eine solche Unterscheidung.

Nach obigen Darlegungen muss es bei der völligen Unklarheit über das, was je nach den in den verschiedenen Staaten obwaltenden Anschauungen und Interessen als Kriegs-Contrebande zu betrachten ist, Pflicht jedes in den Kriegszustand eintretenden Staates sein, kundzumachen, was er als Kriegs-Contrebande zu behandeln gesonnen ist — eine Obliegenheit, welcher übrigens in der Regel auch thatsächlich nachgekommen wird.

Besonders wichtig erscheint es, den Begriff „relative Kriegs-Contrebande“ bezüglich jener Objecte festzustellen, welche zu den großen Lebensbedürfnissen der Völker gehören.

Es ist nicht zu leugnen, dass Umstände eintreten können, die einen Kriegführenden zwingen, auch Objecte der beschriebenen Natur dem Feinde zu entziehen, will er den Kriegszweck erreichen; doch muss es Grenzen geben, innerhalb welcher er dies zu thun berechtigt ist, soll nicht der Willkür und dem Terrorismus Thür und Thor geöffnet, dem Kriege der ritterliche Charakter benommen und soll nicht neuer Anlass zu vielleicht noch weiter greifenden, verheerenden Kriegen geboten werden.

Es liegt an den neutralen Staaten, allfälligen, zu weit gehenden, das Völkerrecht verletzenden, den Weltverkehr gefährdenden Ansprüchen der Kriegführenden entgegenzutreten.

In erster Linie sind in der fraglichen Beziehung alle Arten Lebensmittel in Betracht zu ziehen.

Diese können nur dann als Kriegs-Contrebande angesehen werden, wenn sie zum Zweck des Unterhalts von Truppen oder Kriegsschiffen nach befestigten Plätzen oder

[1]) Österreichisches Prisen-Reglement, 1864, §. 7, 1866, §. 4.

Lagern, oder nach Häfen bestimmt sind, wo feindliche Streitkräfte ihre Sammel- oder Stützpunkte haben.

Den Verkehr mit Proviant nach einer feindlichen Küste durch Erklärung desselben als Kriegs-Contrebande zu unterbinden, ist aber völkerrechtlich absolut unzulässig, weil dies einen Gewaltact darstellt, welcher gegen die den Feindseligkeiten fernstehenden Volksmassen gerichtet ist; ein solcher Gewaltact trifft die Interessen der neutralen Staaten in einem Umfange, als wenn sie selbst am Kriege betheiligt wären, während sie doch, gegenüber beiden kriegführenden Parteien als im Friedenszustand befindlich, volle Beachtung ihrer Interessen fordern können.

Rohproducte, deren die Industrie bedarf, sind nur dann als Gegenstände der Kriegs-Contrebande anzusehen, wenn sie ihrer Natur nach vornehmlich für kriegerische Erzeugnisse benöthigt werden, und wenn deren Bestimmungsort eine Verwendung zu kriegerischen Zwecken unzweifelhaft erkennen lässt. Eine Sperrung der Zufuhr derselben nach einem kriegführenden Staate ohne Rücksicht auf letzterwähnte Umstände wäre, abgesehen vom Standpunkte der Humanität, ein schwerer völkerrechtswidriger Eingriff in die Freiheit des Weltverkehrs, an deren Aufrechthaltung alle nicht kriegführenden Staaten das größte Interesse haben.

Unter diesen Rohproducten ist speciell die Steinkohle hervorzuheben. Bezüglich dieser gibt es einen Gegensatz zwischen den Staaten, die reich an Kohlen sind, und jenen, welche einerseits für ihre Industrie einen großen Bedarf aufweisen, anderseits keine oder doch unzureichende Kohlenlager auf eigenem Boden besitzen.

Die ersteren Staaten sind geneigt, Kohle als Kriegs-Contrebande, die letzteren selbe als freies Gut zu erklären.

Im allgemeinen besteht dieser Gegensatz zwischen Großbritannien und den amerikanischen Vereinsstaaten einerseits, den Continental-Staaten Europas anderseits. Im Krimkrieg ließ Großbritannien Kohle als relative Kriegs-Contrebande zu.

Während des Krieges 1859 warnte die britische Regierung ihre Unterthanen, Kohle nach den Ländern der Kriegführenden zu verhandeln, da selbe von diesen als Kriegs-Contrebande erklärt werden dürfte. Frankreich und Piemont gaben selbe frei.

Während des Bürgerkrieges erklärte die Union, dem früheren Beispiele Englands folgend, Kohle als relative Kriegs-Contrebande.

Im Kriege 1870—1871 erklärte Frankreich, Kohle sei unter keinen Umständen Kriegs-Contrebande.

England, um sich die Einfuhr nach französischen Häfen frei zu erhalten, verstand sich Preußen gegenüber nur darauf, den Transport von Kohle mit der Bestimmung für die französische Flotte in der Nord- und Ostsee als Kriegs-Contrebande anzuerkennen. [1])

Diesen zweifelhaften Zuständen in einer Sache, welche den Weltverkehr in so weitgehendem Maße beeinflusst, kann nur durch eine von den civilisierten Staaten übereinstimmend beschlossene Reform ein Ende gemacht werden; es ist zu hoffen, dass eine zweite Haager Conferenz diese große Aufgabe im Interesse des gesammten Weltverkehrs gedeihlich lösen und überhaupt den Widerstreit der Meinungen und Interessen in der Frage der Kriegs-Contrebande zum Wohle aller Völker abschließen werde.

Beschlüsse des Institutes für internationales Recht bezüglich der Kriegs-Contrebande.

Das um die Förderung des Völkerrechts hochverdiente Institut für internationales Recht hat in den Verhandlungen zu Venedig 1896 in Betreff der Kriegs-Contrebande folgende Grundsätze aufgestellt:

„Als Kriegs-Contrebande gelten: Waffen aller Art, Kriegsmunition, Kriegsvorräthe — das heißt Objecte, welche, um unmittelbar zu Kriegszwecken brauchbar zu sein, nur einer einfachen Verbindung (Vereinigung, Reunion), oder Nebeneinanderstellung (Zusammensetzung, Juxtaposition) bedürfen — und Sprengstoffe; Kriegsmaterial (Ausrüstungs- und Bekleidungsgegenstände, Lafetten etc.); für Kriegszwecke ausgerüstete Schiffe; Instrumente, welche zur unmittelbaren Fabrication von Kriegsmunition hergestellt sind.“

„Die Wegnahme dieser Gegenstände darf erfolgen, wenn deren Transport zur See auf Rechnung oder mit unmittelbarer Bestimmung für eine Kriegspartei geschieht. Die feindliche Bestimmung ist anzunehmen, wenn das directe oder indirecte Ziel der Fahrt ein feindlicher Hafen ist.“

„Gegenstände, welche zu Friedens- und Kriegszwecken dienlich sind (relative Kriegs-Contrebande), kann der Krieg-

[1]) Lawrence, Seite 610—611.

führende, vorausgesetzt, dass sich das Schiff auf der Fahrt nach einem feindlichen Hafen befindet, gegen billige Entschädigung sequestrieren oder durch Vorkauf (Präemption) an sich bringen."

Durch Statuierung dieser Befugnisse der Kriegführenden sollte ein Ausgleich der collidierenden Interessen der Kriegführenden und der Neutralen erzielt werden. [1])

Der Begriff „Kriegs-Contrebande" in Beziehung zum Bestimmungsort der Waren. Directer, indirecter Bestimmungsort (continuous voyages).

Es ward bereits oben gesagt, dass für die Charakteristik der Kriegs-Contrebande außer der Natur der Waren die Bestimmung derselben entscheidend ist.

Es muss hier nochmals ausdrücklich betont werden, dass die Bestimmung nicht allein ein Ort an feindlicher Küste sein kann, sondern jeder Ort, wo feindliche Truppen oder Kriegsschiffe weilen. Jede Zufuhr von Artikeln der Kriegs-Contrebande, welche für feindliche Truppen, wo immer sie sich aufhalten, oder feindliche Kriegsschiffe, seien diese in See oder auf irgend einem Ankerplatz, bestimmt sind, gilt völkerrechtlich als Kriegs-Contrebande und verfällt der darauf festgesetzten Ahndung.

Das schwedische Handelsschiff „Commercen" war während des Krieges zwischen der Nordamerikanischen Union und England 1812—1814 mit einer Ladung Getreide auf der Fahrt von Cork nach dem neutralen spanischen Hafen Bilbao. Der Capitän beabsichtigte aber, die Ladung der dort befindlichen britischen Escadre zu überliefern.

Von einem nordamerikanischen Kreuzer weggenommen, wurde das Schiff „Commercen" von dem Prisengericht aller Instanzen verurtheilt.

Ein anderer Punkt, der hier noch klargestellt werden muss, ist der, dass ein Schiff mit Kriegs-Contrebande an Bord, während der Reise nach dem endgiltigen Ziele der Ladung, einen neutralen Hafen als nächsten Bestimmungsort anläuft.

Diese Frage hat wieder in neuester Zeit, im Verlaufe des nordamerikanischen Bürgerkrieges, große Bedeutung erlangt. Der britische Hafen Nassau auf den Bahamas war ein Centralpunkt des Schleichhandels zwischen England und der Conföderation geworden.

England war neutral, Nassau war daher ein neutraler Hafen. Neutrale Schiffe brachten die Waren dahin, die sodann

[1]) Ullmann, Seite 359.

von dort aus durch die Blockaderenner nach der nahen Küste von Florida oder Georgia befördert wurden.

Die amerikanischen Prisengerichte verurtheilten neutrale Schiffe mit der Bestimmung nach Nassau, obwohl dies ein neutraler Hafen war, wenn dieselben Kriegs-Contrebandewaren führten und überhaupt Gründe zur Annahme vorlagen, dass die Schiffe von Nassau aus die Fahrt weiter nach einem blockierten Hafen der Conföderation fortsetzen werden, oder dass die Ladungen nach in Nassau erfolgter Überschiffung auf andere Fahrzeuge nach den erwähnten Häfen gebracht werden sollten.

Es mag dahin gestellt bleiben, ob in den einzelnen Fällen die Union formell richtig vorgegangen ist; doch lässt sich angesichts der Kriegslage, in welcher sich die Union befand, die Anschauung nicht von der Hand weisen, dass vom Standpunkte des — wenn der Ausdruck gestattet ist — völkerrechtlichen Gewissens die Union befugt war, so zu handeln, wie sie gehandelt hat. Denn sie konnte und musste Nassau, den Central- und Ausgangspunkt des beschriebenen Schleichhandels, als ein in Wirklichkeit feindliches Territorium ansehen, und die Ladungen, welche dahin gebracht, dort deponiert und von dort nach Feindesland befördert wurden, mit Grund als Kriegs-Contrebande betrachten.

„Artikel, welcher Art immer, in blockierte Häfen schmuggeln“ ist gleichbedeutend mit der Zufuhr von Kriegs-Contrebande, denn die Folge ist die gleiche: die Erhaltung oder Erhöhung der Widerstandsfähigkeit des Feindes. Für die Union lag thatsächlich angesichts des Umfanges dieses Schmuggelgeschäftes ein Kriegsfall vor, und wenn selbe es nicht auf einen Krieg mit England ankommen ließ, so waren die Verhältnisse schuld, die ihr Zurückhaltung geboten.

Das britische Manual of Prize Law vom Jahre 1888 setzt fest, „dass — wenn ein Schiff angeblich nach einem neutralen oder nicht blockierten feindlichen Hafen bestimmt ist, während es in Wirklichkeit dort nur vorübergehend anhalten soll, um dann nach einem blockierten Hafen abzugehen — anzunehmen sei, dass der letztere Hafen vom Anbeginn der Fahrt das Reiseziel ist“,[1]) dass demnach das in Rede stehende Schiff zu verurtheilen ist.

[1]) Lawrence, Seite 596.

Diese Angelegenheit, weil von großer Tragweite in ihrer Rückwirkung auf den neutralen Handel, gab Anlass zu eingehenden Controversen, auf welche hier nicht eingegangen werden kann.

Doch kann in Übereinstimmung mit den früher citierten Beschlüssen des Institutes für internationales Recht bezüglich der in Rede stehenden Frage als Grundsatz festgelegt werden, dass ein Schiff mit einer Ladung von Waren an Bord, welche in die Kategorie der Kriegs-Contrebande gehören, sich nicht nur dann der Führung von Kriegs-Contrebande schuldig macht, wenn sein und der Ladung directes Ziel ein feindlicher Hafen ist, sondern auch dann, wenn Beweise vorliegen, dass ein solcher Hafen das indirecte Ziel der Reise ist.

Ein Fall, der in neuester Zeit viel besprochen wurde, ist endlich das Anhalten neutraler Schiffe durch englische Kreuzer in den Gewässern von Laurenzo Marquez.

Die Briten befürchteten, dass diese Hafenstadt als Depot für Artikel der Kriegs-Contrebande diene, welche von da in das benachbarte Burengebiet überführt würden.

Das in Rede stehende Territorium war neutraler Boden, weil Besitz des neutralen Portugal. Dieser Staat, in seinen Interessen vielfach an England gebunden, konnte nicht wohl zu Acten neigen, welche ihn mit dem mächtigen England in Gegensatz bringen konnten. Auf einen Schutz von anderwärts konnte er in solchem Falle niemals rechnen.

Es musste ihm daran liegen, die durch die Neutralität gezogenen Grenzen in seinem Verhalten strengstens zu beachten.

Es war daher nicht wohl anzunehmen, dass Laurenzo Marquez die Rolle von Nassau im nordamerikanischen Bürgerkriege spielen werde.

In jedem Falle war Portugals südafrikanischer Besitz neutraler Boden und durfte dessen maritimer Verkehr, insolange Portugal sich keiner Verletzung der Pflichten eines Neutralen schuldig machte, nicht behelligt werden. War Portugal unter dem Druck mancherlei Einflüsse und Umstände zu schwach, um diesen Pflichten nachzukommen, so hatte England sich zunächst mit der Regierung dieses Landes ins Klare zu setzen.[1]

[1]) Das portugiesische Gebiet grenzt unmittelbar an Transvaal: der Verkehr dahin geht über Land, nicht über See. Die Landesgrenze.

Strafbarkeit und Strafen für die Überführung von Kriegs-Contrebande.

Die Strafbarkeit für die Überführung von Kriegs-Contrebande dauert vom Beginn der Reise bis zur Ablieferung der Waren an den Feind. Wird aber während der Fahrt die Bestimmung der Ladung geändert und dieselbe in einem neutralen, unverdächtigen Hafen abgeliefert, oder hat während der Fahrt der Bestimmungsort infolge Eroberung oder Abtretung aufgehört, ein feindlicher zu sein, so erlischt mit dem gedachten Wechsel auch die Strafbarkeit.

Die Strafe für den Schmuggel mit Kriegs-Contrebande besteht in der Confiscation der Contrebande-Güter. Der Eigenthümer des Schiffes, wenn nicht zugleich Eigenthümer der Ladung, verliert das Frachtgeld. Wenn aber Schiff und Ladung gleichen Eigenthümer haben, so verfällt Schiff und Ladung der Confiscation. Ist der Eigenthümer der Contrebande am Schiff nur Antheilinhaber, so verliert er — nach dem Grundsatz, dass, wenn jemand in ein illegales Geschäft verwickelt ist, sein ganzes in demselben angelegtes Eigenthum der Confiscation unterliegt — diesen Antheil. [1])

In Frankreich gilt die Regel, dass, wenn die Contrebande weniger als drei Viertel der Ladung ausmacht, das Schiff freizugeben ist, vorausgesetzt, dass der Capitän die Contrebande-Objecte abgibt; dass aber, wenn dem Werte nach drei Viertheile der Ladung Kriegs-Contrebande sind, der Rest der Ladung und das Schiff ohne Rücksicht auf die Verhältnisse der Eignerschaft verfällt. [2])

Wenn bei der Visitation des Schiffes durch einen Kreuzer einer kriegführenden Macht von Seite des Schiffsführers versucht wird, durch ein betrügerisches Vorgehen, wie durch falsche Papiere, falsche Angabe der Bestimmung, Verheimlichung der straffälligen Waren u. dgl., die Wegnahme des Schiffes zu vereiteln, oder wenn gar der Anhaltung und Durchsuchung Widerstand geleistet wird, so ist Schiff und Ladung als feindlich zu verurtheilen.

---

die unter den gegebenen Kriegsverhältnissen ohnehin der militärischen Besetzung bedurfte, konnte aber unter scharfer Beobachtung gehalten werden.

[1]) Lawrence, Seite 617.

[2]) Rosse, Seite 228; Lawrence, Seite 617.

Das Gleiche tritt ein, wenn ein neutraler Staatsangehöriger nach einem Hafen einer kriegführenden Macht Güter sendet, welche laut Vertrag seines Staates mit dem anderen kriegführenden Staat als Kriegs-Contrebande erklärt worden sind. Der Vertragsbruch verschärft die Strafbarkeit. [1])

Übernahme von Kriegs-Contrebande-Artikeln durch Kreuzer von Handelsschiffen in See.

1800 ward zwischen der Union und Frankreich ein Vertrag geschlossen, laut dessen ein Kreuzer Contrebandewaren von einem hiemit befrachteten Schiffe übernehmen konnte, vorausgesetzt, dass der Führer dieses Schiffes hiezu die Einwilligung gab, und dass die Contrebande-Artikel nicht in solcher Masse vorhanden waren, um nicht an Bord des Kreuzers untergebracht zu werden. Der Captor gelangte auf diese Weise in den Besitz der in Rede stehenden Artikel, um sie der Behandlung eines Prisengerichtes zuzuführen, das betreffende Handelsschiff aber konnte seine Reise unbelästigt fortsetzen.

Derartige Bestimmungen wurden von den Vereinigten Staaten in eine Anzahl Übereinkommen, besonders mit Staaten Süd- und Centralamerikas, aufgenommen. Diese Praxis gelangte aber nicht zu allgemeiner Anwendung, wenn auch das Institut für internationales Recht selbe als zulässig erklärte.

Durch das beschriebene Verfahren wird allerdings die Wirksamkeit der Prisengerichte, welche doch gegen missbräuchliche Anwendung des Rechtes der Wegnahme eingesetzt sind, nachtheilig beeinflusst, da Belege, wie die Schiffspapiere und die Aussagen von Schiffsführer und Bemannung, infolge der Fortsetzung der Reise des Schiffes dem Bereiche der Prisengerichte entrückt bleiben. [2])

Der Vorkauf von Objecten der Kriegs-Contrebande.

Ein anderer Usus, der volle Beachtung verdient, ist der Vorkauf, indem ein Kreuzer einer kriegführenden Macht Schiffe mit nach einem feindlichen Orte bestimmter Ladung anhält und letztere ankauft mit der Begründung, dass sie dem Feinde derart von Nutzen sein könne, dass daran liege, sie ihm auf alle Gefahr hin zu entziehen.

In neuerer Zeit wird dieses Verfahren in Kriegszeiten nur auf gewisse Classen von Gütern, die für den Feind bestimmt sind, angewendet.

Die Art der Bezahlung war mannigfach. Nach englischer Regel betrug dieselbe den ursprünglichen Preis der Waren,

[1]) Lawrence, Seite 618.

[2]) Lawrence, Seite 619.

wie ihn der Exporteur bezahlte, mehr seine Auslagen und ein annehmbarer Gewinn; dieser ward gewöhnlich zu 10 Procent der ersten Kosten berechnet.[1])

Der beschriebene Usus hat Berechtigung, wenn die betreffende Ladung Kriegs-Contrebande ist.

An die Stelle der Confiscation tritt der Ankauf.

Das Admiralty Manual von 1888 spricht sich hierüber in folgender Weise aus:

„Die Führung von Gütern relativer Contrebande und solcher absoluter Contrebande, wenn sie im unfertigen Zustande und Producte des Landes sind, welches sie exportiert, hat in der Regel nur den Vorkauf dieser Güter durch die britische Regierung, welche auch die Fracht dem mit demselben beladenen Schiffe zahlt, zur Folge." [2])

Wir verweisen hier noch auf die oben citierten Beschlüsse des Instituts für internationales Recht vom Jahre 1896, die sich bezüglich des Vorkaufes relativer Kriegs-Contrebande äußern.

Der in Rede stehende Vorgang kommt den Neutralen zugute, welche hiedurch der Gefahr des Verlustes der Güter durch das Urtheil eines Prisengerichtes entgehen.

Unneutrale Dienste. Uneigentliche Kriegs-Contrebande.

Wir haben noch von einer besonderen Art der Kriegs-Contrebande zu sprechen, welche sich auf militärische Leistungen Neutraler zu Gunsten eines Kriegführenden und auf Überführung von einem kriegführenden Staate angehörigen Personen — Combattanten oder Nichtcombattanten — bezieht, welche mit einer kriegerischen Mission in Verbindung stehen.

Von neueren Fachschriftstellern wird diese Art der Kriegs-Contrebande nicht ohne Grund unter der Bezeichnung „unneutrale (neutralitätswidrige) Dienste" von der Kriegs-Contrebande gesondert behandelt.

Diese unneutralen Dienste bestehen 1. in der Übermittlung gewisser Gattungen von Signalen und Botschaften an einen Kriegführenden, 2. in der Führung gewisser Gattungen Depeschen für einen Kriegführenden, 3. im Transport gewisser Classen von Personen im Dienste eines Kriegführenden.

Die Strafe für solche Acte ist die Confiscation des hiezu verwendeten Schiffes, wenn es für derlei Dienste ge-

[1]) Lawrence, Seite 620.

[2]) Lawrence, Seite 621.

mietet oder freiwillig zur Verfügung gestellt ward. Die Confiscation der Ladung erfolgt für den Fall, als deren Eigner von der Verwendung des Schiffes direct Kenntnis hatten. Hiebei bleibt, insofern diese Acte eine unmittelbare Betheiligung an der Kriegführung bedingen, der Charakter des Hafens, nach welchem das Schiff bestimmt ist, außer Betracht. Hierin liegt der wesentliche Unterschied zwischen der Kriegs-Contrebande im gewöhnlichen Sinne des Wortes und der Art Kriegs-Contrebande, welche unter dem Namen „unneutrale Dienste“ begriffen wird.

Nachrichten-Vermittlung.

Ad 1. Neutrale Schiffe, welche zwischen Theilen einer Flotte eines kriegführenden Staates auf die Kriegführung bezügliche Nachrichten oder Befehle vermitteln oder solche Nachrichten oder Befehle zwischen denselben signalisieren, sind, insolange sie in solcher Verwendung stehen, als in Feindesdienst befindlich anzusehen. Dasselbe gilt betreffs neutraler Schiffe, welche solche Signale und Nachrichten zwischen einer Flotte und Landtruppen vermitteln oder Telegraphenkabel legen, die ausschließlich für kriegerische Zwecke bestimmt sind.

Die beschriebene Handlungsweise ist der activen Betheiligung am Kriege gleichzustellen.

Depeschen.

Ad 2. Neutrale Schiffe dürfen keine auf die Kriegführung bezüglichen Depeschen mit der Bestimmung für die Kriegführenden überbringen und keine Depeschen zwischen der Regierung eines kriegführenden Staates und deren Vertretern in ihren Colonien und Besitzungen vermitteln.

Es ist ihnen aber erlaubt, diplomatische (zwischen der Regierung eines kriegführenden Staates und ihrem Vertreter in einem neutralen Staate und zwischen einer neutralen Regierung und deren Vertreter in einem kriegführenden Staate) und Consulardepeschen, sowie Privatbriefe und auf Handelsgeschäfte bezügliche Mittheilungen zu überbringen.

Eine Sonderstellung nehmen die neutralen Postdampfer und überhaupt die Schiffe ein, welche infolge Übereinkommens mit einer neutralen Regierung den Postdienst versehen.

Ihre Eigenthümer und Capitäne können für den Inhalt der zahlreichen Briefe und Pakete, die sie führen, nicht verantwortlich gemacht werden. Für den Fall, als Kriegs-

depeschen an Bord vorgefunden werden, so verfallen diese der Beschlagnahme, doch die Schiffe sind freizugeben.

In neuerer Zeit kam es vor, dass Postdampfer selbst von der Visitation befreit wurden.

1862 hat die Union den Paketbooten nicht nur die Befreiung von der Wegnahme, sondern auch von der Visitierung und Durchsuchung unter der Voraussetzung zugestanden, dass sie nicht fingierte, durch falsche Certificate und nachgemachte Siegel beglaubigte Postpakete an Bord führen.[1])

1870 stellte Frankreich die Bedingung, dass sich an Bord eines jeden Postschiffes ein Agent der neutralen Regierung, dessen Flagge dasselbe führt, befinde. Diesem Agenten sollte die Controle über die Postpakete obliegen.[2])

Allerdings ist durch derartige Vorsichtsmaßregeln kaum die Sicherheit geboten, dass Kriegführende nicht Postschiffe zur Beförderung militärischer Mittheilungen benützen; trotzdem ist anzunehmen, dass im Interesse des Weltverkehrs den Paketbooten auch in künftigen Seekriegen die Befreiung von der Durchsuchung — unter Garantie des Staates, dessen Flagge sie führen — zugestanden werden wird.

Transport von feindlichen Militärpersonen.

Ad 3. Es ist nicht verboten, dass sich jemand an Bord eines neutralen Paketbootes als gewöhnlicher Passagier, der seinen Platz aus eigenem bezahlt und auf eigene Kosten reist, einschiffe, wenn es sich auch nachträglich herausstellt, dass derselbe Mitglied der bewaffneten Macht eines kriegführenden Staates ist.

Verboten ist es aber, Personen an Bord aufzunehmen, welche als Mitglieder der bewaffneten Macht eines Kriegführenden bekannt sind oder sich als solche zu erkennen geben und auf Kosten ihrer Regierung reisen.

Hiebei kommt es nicht allein auf die Zahl solcher Personen an, sondern ist auch ihr Rang und ihre Bedeutung für den betreffenden kriegführenden Staat von Gewicht.

Ein amerikanisches Schiff ward seinerzeit von einem englischen Prisengericht verurtheilt, weil es in Befolg eines Vertrages, welchen dessen Eigenthümer oder Agenten mit der Regierung des damals im Kriegszustand mit England befind-

[1]) Lawrence, Seite 627.
[2]) Lawrence, Seite 627.

lichen Holland geschlossen hatten, drei Officiere höheren Ranges von Europa nach Batavia überführte.

Sowie diplomatische Depeschen sind auch Personen der Diplomatie frei.

Neutrale dürfen solche Vertreter der kriegführenden Mächte nach und von neutralen Staaten überführen.

Dauer der Strafbarkeit.

Die Strafbarkeit für unneutrale Dienste hält an, insolange dieselben dauern, beziehungsweise bis sie vollführt sind.

Übrigens kann man sich solcher Dienste oft wider Willen schuldig machen. Besonders bei Übernahme von Depeschen, wo eine Täuschung am leichtesten möglich ist, erscheint es hochwichtig, Vorsicht walten zu lassen.

Um verurtheilt zu werden, kann es genügen, dass der Schiffsführer die nöthige Sorgfalt bei Übernahme der fraglichen Depeschen unterlassen hat.

Wenn ein neutrales Schiff zu unneutralen Diensten von einem Kriegführenden herangezogen wird, so ist im Falle der Wegnahme Straflosigkeit nur dann zu erwarten, wenn der Schiffer, der Gewalt weichend, das Schiff demselben unter Protest als Prise überlassen hat.

Es wird Sache des Staates sein, welchem das besagte Schiff angehört, Genugthuung für das völkerrechtswidrige Verfahren zu fordern.

Zum Schluss dieser Abhandlung sei noch eines Ereignisses gedacht, das seinerzeit die Gefahr eines Krieges zwischen der Union und Großbritannien bedrohlich nahe gerückt hat.

Der „Trent“-Fall.

Das englische Paketboot „Trent“ war Ende 1861 auf der Fahrt von Havanna nach St. Thomas. An Bord desselben befanden sich als Passagiere die Abgesandten der Conföderation, Slidell und Mason. Der eine hatte eine Mission nach Frankreich, der andere nach England.

In der Nähe von St. Thomas wurde der „Trent“ vom Kreuzer „St. Jacinto“ der Nordamerikanischen Union angehalten und durch einen scharfen Schuss beschädigt. Der Capitän des „Trent“, mit den Schiffspapieren an Bord des „Jacinto“ berufen, weigerte sich, der Berufung nachzukommen.

Der Commandant des „Jacinto“ begab sich nun selbst an Bord des „Trent“ und forderte die Auslieferung der Herren Slidell und Mason und ihrer Secretäre.

Auch dieses Begehren wurde abgelehnt. Auf Signal des Commandanten legten nun 5 Boote des „Jacinto“ mit bewaffneter Bemannung an Bord des „Trent“ an. Dieselbe erstieg bewaffnet das Deck des Dampfers, bemächtigte sich der 4 verlangten Passagiere und führte sie als Gefangene weg.

Die Regierung der Union gab die Gefangenen frei, weil der Commandant des „Jacinto“ in nicht legaler Weise vorgegangen sei, sondern den „Trent“ zur Aburtheilung vor ein Prisengericht hätte bringen sollen.

Wenn wir diesen Fall näher betrachten, so konnte hier von einer Kriegs-Contrebande im gewöhnlichen Sinne keine Rede sein; denn zwischen einem neutralen Abfahrtsort und einem neutralen Bestimmungsort, hier zunächst St. Thomas, dann ein englischer Hafen, gibt es keine Kriegs-Contrebande.

Vom Standpunkte „unneutraler Dienste“ beurtheilt, konnte aber von einer Verletzung des Völkerrechtes von Seite des „Trent“ nur dann gesprochen werden, wenn Slidell und Mason als militärische Persönlichkeiten im Dienste der Conföderation reisten; thatsächlich waren sie diplomatische Agenten derselben und konnten als solche nicht angehalten werden. Die Ansicht, dass die Conföderation als souveräner Staat nicht anerkannt war, und dass ihr daher das Gesandtenrecht nicht zustand, erscheint uns nicht haltbar; denn ein als kriegführende Partei anerkanntes Gemeinwesen gilt gegenüber jenen Staaten, welche es als solche Partei anerkennen, als selbständig, insolange es diese seine Unabhängigkeit zu behaupten vermag.

Wenn man aber auch den genannten Personen den diplomatischen Charakter nicht zuerkannte, so mussten sie doch freie Passage haben; denn sie waren dann als gewöhnliche Civilpersonen zu behandeln.

V. Blockade (Blocus).

Begriff „Blockade“.

Die Blockade ist die durch Seestreitkräfte bewirkte Absperrung eines Hafens, einer Küstenstrecke oder Flussmündung zum Zwecke der Verhinderung der Zu- und Ausfuhr von Waren und Sendungen irgend welcher Art, sowie zur Verhinderung jedes Personenverkehres; kurz: zur Verhinderung der Verbindung des blockierten Platzes seewärts.

Die Declaration von Paris[1]) 1856 setzt in ihrem IV. Artikel hierüber fest:

„Blockaden müssen, um verbindlich zu sein, wirksam (effectiv) sein, d. h. durch genügende Streitkräfte aufrecht erhalten werden, um die Zufahrt zur Küste des Feindes zu verhindern."

Der Satz der Declaration „durch genügende Streitkräfte aufrecht erhalten, um die Zufuhr zur Küste des Feindes zu verhindern", erhielt nachträglich eine Erläuterung, dahin gehend, dass jeder Versuch durchzubrechen, mit einer wirklichen Gefahr verbunden sein müsse.[2])

Der Vertrag zwischen Italien und der Union 1871 definiert die effective Blockade in nachstehender Weise:

„Es wird ausdrücklich erklärt, dass nur solche Plätze als blockiert zu betrachten sind, welche thatsächlich von Seestreitkräften eingeschlossen werden, stark genug, um die Einfahrt Neutraler zu hindern, und derart postiert, um jedem Versuche einer solchen seitens derselben augenscheinlich eine Gefahr zu bereiten." [3])

Welche Hafenplätze und Küstenstrecken dürfen blockiert werden?

Die Declaration bestimmt nichts betreffs der Orte und Küstenstrecken, welche blockiert werden dürfen, weil dies ausschließlich von den Kriegsoperationen der Kriegführenden abhängt, und sie in der Wahl der Angriffspunkte nicht beschränkt sein dürfen; denn das Blockaderecht beruht auf einer Kriegsnothwendigkeit.

Eine Ausnahme besteht nur bezüglich Flussmündungen, welche die Grenze zwischen einem kriegführenden und einem neutralen Staate bilden, sowie bezüglich Mündungen von Flüssen, welche im oberen Laufe durch neutrales Land strömen und die Verbindung desselben mit der See herstellen. In diesen Fällen darf die Passage von neutralen Schiffen von und nach neutralen, am Flusse gelegenen Bestimmungsorten nicht verhindert werden.

Während des nordamerikanischen Bürgerkrieges wurde die Mündung des Rio Grande, weil Grenzfluss zwischen den Vereinsstaaten und Mexico, von den Unionisten nicht blockiert.[4])

---

[1]) Siehe 2. Band.

[2]) Lawrence, Seite 578.

[3]) Snow, Seite 151.

[4]) Lawrence, Seite 583; Snow, Seite 512.

Man unterscheidet häufig strategische oder militärische Blockaden und commerzielle Blockaden, je nachdem Küstenplätze von militärischer oder solche von commerzieller Bedeutung blockiert werden.

Strategische (militärische), commerzielle Blockaden.

Der Zweck der militärischen Blockaden ist durch die Natur der kriegerischen Operationen gegeben; sie gelten den militärischen Kräften des Feindes, sei es, dass ein strategisch wichtiger Küstenplatz genommen werden soll, sei es, dass die blockierenden Schiffe feindliche Seestreitkräfte in demselben festzuhalten oder zu überwachen haben, oder dass die ersteren die Verbindung der letzteren mit dem Hafen zu verhindern beauftragt sind.

Die commerziellen Blockaden haben den Zweck, dem feindlichen Staate durch Absperrung seines maritimen Außenhandels Quellen der Wohlfahrt und hiemit der Widerstandsfähigkeit zu entziehen. Commerzielle Blockaden beanspruchen im allgemeinen weit geringeren Machtaufwand, als die militärischen.

Beide Arten von Blockaden sind in Wechselwirkung zu einander, und haben eigentlich beide strategischen Charakter.

Welch große Bedeutung den Blockaden in der Kriegführung zukommt, wurde bereits früher gelegentlich hervorgehoben.

Handhabung des Blockaderechtes.

Bezüglich Handhabung des Blockaderechtes sind drei Punkte im Auge zu behalten; es handelt sich darum:

1. dass thatsächlich eine wirksame Blockade existiere;

2. dass die nach dem blockierten Hafen bestimmten, oder sich demselben nähernden Schiffe Kenntnis von derselben haben;

3. dass seitens dieser Schiffe irgend ein Act vorliegt, welcher als Blockadebruch zu erkennen ist.

Ad 1. Die Wirksamkeit der Blockade wird bedingt durch die Zahl der blockierenden Schiffe im Verhältnisse zur Zugänglichkeit des betreffenden Ortes und zur militärischen oder commerziellen Bedeutung desselben.

Die letztere Bedingung bedarf keiner Erörterung.

Betreffs der ersteren ist zu bemerken, dass auf die Küstenformation und auf die Natur des Fahrwassers Rücksicht zu nehmen ist.

Auch die meteorologischen Verhältnisse sind nicht außeracht zu lassen, indem hiemit Einflüsse gegeben sind, welche die Überwachung erleichtern oder erschweren.

Durch die erwähnten Umstände wird übrigens nicht nur die Zahl, sondern auch die Gattung der Schiffe und die Distanz vom Hafen bestimmt, auf welche sich die blockierenden Schiffe von demselben halten dürfen.

Zur erfolgreichen Blockierung des Hafens von Riga während des Krimkrieges genügte ein Schiff, welches 100 Seemeilen von der Stadt im wenige Seemeilen breiten Fahrwasser postiert war, das allein die Annäherung zum Hafen gestattet. Die Blockierung von Wilmington im nordamerikanischen Bürgerkriege hingegen erforderte eine Flotte.[1])

Bezüglich der Distanz sind endlich auch die in den betreffenden Regionen vorherrschenden Windverhältnisse in Berücksichtigung zu ziehen.

Eine bestimmte völkerrechtliche Regel bezüglich der Zahl der zu verwendenden Schiffe besteht angesichts der Mannigfaltigkeit der Fälle nicht.

Eine solche dürfte durch Festsetzung einer Minimalzahl von Schiffen für einen bestimmten Theilbetrag der zu beobachtenden Strecke, z. B. je ein Schiff für 10 Seemeilen dieser Strecke möglich sein.

Das Blockaderecht wurde oft auf das Recht der Occupation basiert, indem der Kriegführende sich der Herrschaft über einen Theil der feindlichen Territorialgewässer bemächtigt.

Es wurde hiebei angenommen, dass seine Schiffe sich in solcher Nähe dieser Gewässer halten, um diese mit ihrem Feuer derart zu dominieren, dass kein anderes Schiff ohne Gefahr deren Grenze überschreiten oder sich ihr nähern kann.

Die Tragweite dieser Geschütze gab dieser Anschauung gemäß auch den Maßstab für Berechnung der Distanz, auf welche die Blockadeschiffe vom Lande zu bleiben haben.

Diese Ansicht ist, wie obiges Beispiel der Blockade von Riga zeigt, in der Praxis nicht stichhältig, in der Theorie aber auch nicht begründet; denn das Blockaderecht ist an und für sich ein nothwendiges Kriegsrecht und besteht darin, dass

[1]) Lawrence, Seite 583; Snow, Seite 152.

die Zufahrt zu einem Hafen des Feindes möglichst abgesperrt wird; auf welche Distanz vom Hafen sich die Blockadeschiffe halten und in welcher Zahl sie vorhanden sein müssen, wird durch die oben angeführten Umstände bestimmt.

Cabinets-Blocus.

Das Blockaderecht erfuhr in vergangenen Zeiten von den Gewalthabern zur See eine weitgehende, höchst willkürliche Auslegung. Man erklärte eine Küste für blockiert und nahm auf der Fahrt dahin und auf der Rückfahrt von dieser begriffene Schiffe als Prisen weg, ohne die fragliche Küste thatsächlich überwachen zu lassen. (Blocus auf dem Papiere, Cabinetsblocus, Droit de prévention, Droit de suite.)

Den Höhepunkt erreichte dieser Missbrauch durch die Continentalsperre Napoleons I. (1806) und durch die Erklärung Großbritanniens, alle Häfen für blockiert anzusehen, welche seine Flagge nicht zulassen.

Sperrung einer Küste vermöge des Souveränitätsrechtes über selbe, ohne Anwendung von Gewaltmitteln.

Um hier noch einen Fall zu erörtern, welcher mit dem Cabinetsblocus insofern verwandt ist, als der Verkehr an einer Küste ohne directe Anwendung von Gewaltmitteln sistiert werden soll, sei Folgendes angeführt: Es kann der Fall eintreten, dass ein Uferstaat vermöge seiner nominellen Souveränität über seine Küste das Recht zu haben glaubt, den Verkehr an derselben zu verbieten, obwohl die Küste in den Händen einer aufständischen Macht ist, und der Staat thatsächlich die Herrschaft über dieselbe verloren hat. In diesem Falle kann der Staat kein Souveränitätsrecht geltend machen, und wenn er den Schiffsverkehr sperren will, so muss er die betreffende Küste blockieren.

Als 1861 die Regierungen von Neu-Granada und der Vereinigten Staaten den Verkehr mit gewissen, von Aufständischen besetzten Häfen ihres Litorales verboten, protestierte England erfolgreich gegen diese Anordnungen.[1])

Absperrung der Zufahrt durch Versenkung von Fahrthindernissen, Legung von Minen.

Im Vorstehenden war nur von blockierenden Schiffen die Rede; diese sind allerdings die nothwendige Voraussetzung jeder maritimen Blockade.

Es müssen hier aber noch andere Mittel angeführt werden, welche die Effectivität einer Blockade unter Umständen zu erhöhen geeignet sind; dies sind: die Errichtung von Landbatterien, welche die Zufahrten zu einem Hafen beherrschen,

[1]) Lawrence, Seite 584.

und die Schließung von Fahrwassern durch Versenkung von Steinen, Schiffen etc. und durch Legung von Minen.

Als 1861 die englische Regierung dagegen Vorstellungen machte, dass von den Unionisten der Versuch gemacht wurde, die Fahrwasser nach Charleston und Savannah durch Versenkung von Schiffen zu schließen, antwortete die Regierung der Union, dass diese Hindernisse nur zeitweise angebracht seien und nach Kriegsschluss beseitigt werden.[1])

Der Union musste das Recht zustehen, die Blockierung der feindlichen Häfen auf jede Art wirksam zu machen.

Dauer der Rechtsgiltigkeit der Blockaden.

Ehe wir die Besprechung über die Effectivität der Blockaden schließen, sind noch die Fälle zu erwähnen, welche die Dauer der Rechtsgiltigkeit der Blockaden betreffen.

Blockaden sind rechtsgiltig, insolange sie thatsächlich aufrechterhalten werden. Hieraus folgt, dass jede Unterbrechung, welche die Gefahr für die ein- und auslaufenden Schiffe beseitigt, die Rechtsgiltigkeit der Blockade aufhebt.

In diesem Sinne lauteten die Instructionen an den Commandierenden der franzözischen Blockade-Escadre 1870 in der Nordsee.

„Da der Blocus nur unter der Bedingung existiert, dass derselbe effectiv sei, so erlangen neutrale Schiffe, wenn die französischen Seestreitkräfte sich wegen irgend eines Umstandes vom blockierten Punkte entfernen müssen, das Recht, diesen anzulaufen. Jeder Blocus, wenn aufgehoben oder unterbrochen, muss in den vorgeschriebenen Formen wieder hergestellt und von neuem notificiert werden.“[2])

Als eine zulässige Ausnahme von der allgemeinen Regel, welche die Anwesenheit einer entsprechend starken Schiffsabtheilung fordert, um eine Blockade effectiv zu machen, ist die kurze zeitweilige Abwesenheit der Blockadeschiffe infolge stürmischen Wetters.[3])

Unter solchen Umständen ist wohl auch anzunehmen, dass sich überhaupt die Schiffahrt den Gewässern des zu blockierenden Hafens ferne halten werde.

Wenn die Blockadeschiffe infolge von Havarien ihre Positionen nicht wieder aufnehmen können, oder wenn die

---

[1]) Lawrence, Seite 583.

[2]) Rosse, Seite 242.

[3]) Snow, Seite 152.

Blockadeschiffe vom Feinde zum Aufgeben derselben gezwungen worden sind, oder wenn sie von ihrer Regierung abberufen werden, ist die Blockade thatsächlich und rechtlich aufgehoben.

Wenn jedoch infolge eines Angriffes ein Theil der Blockadeschiffe in ein Gefecht verwickelt wird, der Rest aber in den Gewässern des blockierten Hafens verbleibt, so kann die Blockade als aufrechterhalten gelten. Dasselbe gilt, wenn die vorgeschobenen, den Hafen zunächst beobachtenden Schiffe sich auf das Gros des Blockadegeschwaders zurückzuziehen veranlasst werden.[1]) Wenn hingegen die Blockadeschiffe zeitweise für andere Aufgaben verwendet werden, so gilt für die Zeit der Abwesenheit die Blockade als völkerrechtlich aufgehoben.

Wenn die Blockadeschiffe zu gering an Zahl und nachlässig in ihrem Dienste, oder parteiisch in der Ausübung ihrer Pflichten gegenüber einzelnen Schiffen oder einzelnen Nationen sich erweisen, so ist die Blockade als unwirksam (ineffectiv) und ungiltig zu betrachten,[2]) und es ist an den neutralen Staaten, dagegen Einspruch zu erheben.

Vereinzelte Fälle gelungenen Blockadebruches haben keinen Einfluss auf die völkerrechtliche Geltung einer Blockade, vorausgesetzt, dass die Bedingungen erfüllt sind, welche eine Blockade als effectiv erscheinen lassen.[3])

Ist eine Blockade auf diplomatischem Wege notificiert worden, so gilt nach englischem und amerikanischem Usus die Annahme, dass sie insolange in Kraft bleibt, bis deren Aufhebung officiell kundgemacht wird.[4])

Wird eine notificierte Blockade seitens der blockierenden Macht freiwillig oder gezwungen aufgegeben, so ist eine allfällige Erneuerung derselben abermals zu notificieren.

Wenn ein blockierter Hafenplatz durch Streitkräfte derselben Macht besetzt wird, welcher die blockierenden Schiffe angehören, so endet hiemit völkerrechtlich auch die Blockade, und es dürfen ein- oder auslaufende neutrale Schiffe nicht als Prisen weggenommen werden.

Das von den Prisengerichten der Union verurtheilte englische Schiff „Circassian" wurde wieder freigegeben, da

---

[1]) Lawrence, Seite 585.

[2]) Snow, Seite 152.

[3]) Snow, Seite 151; Lawrence, Seite 589.

[4]) Snow, Seite 152; Lawrence, Seite 589, 590.

es die Blokade von New Orleans durchbrechen wollte, nachdem sich die Unionisten dieser Stadt bereits bemächtigt hatten.[1])

Um des Blockadebruches schuldig zu sein, muss das betreffende Schiff Kenntnis der Blockade gehabt haben.

Ad 2. Es ist absolut nothwendig, dass der Neutrale Kenntnis von der Blockade habe, um für ein Brechen derselben strafbar zu werden.

Von den im blockierten Hafen anwesenden neutralen Schiffen ist anzunehmen, dass sie Kenntnis von der Blockade haben, angesichts der Thatsache, die sich vor ihren Augen vollzieht. Übrigens erscheint es als Obliegenheit des Befehlshabers der blockierenden Schiffe, je nach den Umständen der betreffenden Localbehörde, sowie den Repräsentanten der neutralen Staaten im Bereiche der zu blockierenden Küste die Verhängung der Blockade in geeigneter Weise bekanntzugeben.[2])

1870 übersandte der französische Vice-Admiral Fourichon durch Vermittlung eines englischen Schiffes die Blockade-Erklärung nach Cuxhaven, nachdem der Gouverneur von Helgoland es abgelehnt hatte, einen Lotsen behufs Geleitung eines Parlamentärschiffes nach Cuxhafen beizustellen, um einem Missbrauch dieses Lotsen oder der durch denselben zu erwerbenden Kenntnis des freien Fahrwassers vorzubeugen.[3])

Den neutralen Schiffen außerhalb kann auf drei Wegen diese Kenntnis zutheil werden:

1. durch directe Benachrichtigung von Seite eines blockierenden Schiffes, oder

2. indirect mittels Bekanntgabe der Blockade von Seite der Regierung des betreffenden kriegführenden Staates an die neutralen Regierungen, oder

3. dadurch, dass die Blockade eine weithin bekannte Thatsache geworden ist.

Es ist gleichgiltig, auf welchem Wege der Neutrale Kenntnis von der Blockade erhalten hat. Wenn die Blockade wirklich besteht, und er von derselben weiß, ist er verpflichtet, sie zu respectieren.

Die Mittheilung der kriegführenden Macht über den Bestand der Blockade an die neutralen Regierungen geschieht in der Absicht, dass letztere ihren Staatsangehörigen hievon Kunde geben; dies zu thun ist aber Pflicht der gedachten

---

[1]) Lawrence, Seite 585.

[2]) Rosse, Seite 245.

[3]) Perels, Seite 270.

Regierungen. Übrigens bestehen bezüglich der nothwendigen Informierung der neutralen Schiffe in der Praxis zwei verschiedene Regeln.

England und die Union unterscheiden Blockaden de facto, das heißt solche, welche thatsächlich bestehen, ohne dass eine Notification derselben an fremde Staaten erfolgte und Blockaden, welche denselben notificiert wurden. Im ersteren Falle muss das in die Nähe des blockierten Hafens gelangende Schiff über die Blockade Mittheilung erhalten; im letzteren Falle ist vorauszusetzen, dass die notificierte Blockade andauere, bis deren Auflassung bekanntgegeben wird, und es ist die Entschuldigung des Neutralen von der Blockade nichts gewusst zu haben, wenn nicht besondere Umstände für selbe sprechen, unannehmbar.[1])

Nach französischer Praxis hingegen ist unter allen Umständen, mag eine Notification der Blockade erfolgt sein oder nicht, dem in Sicht der blockierenden Kreuzer kommenden Schiffe die Blockade bekanntzugeben.[2]) Erst wenn ein Schiff trotz dieser Warnung einen Blockadebruch versucht, oder in der Nähe des blockierten Platzes verharrt, oder nach einem scheinbaren Rückzuge wieder in dessen Sicht erscheint, kann es als Prise verfallen.

Der französische Vorgang wird damit begründet, dass die Blockade eine Kriegsoperation ist, welche aus irgend einer Ursache jeden Moment unterbrochen oder aufgegeben werden kann, dass es daher dem Neutralen nicht verweigert werden dürfe, sich selbst über die Sachlage Kenntnis zu holen. Nach französischer Auffassung erscheint demgemäß die diplomatische Notification der Blockaden nicht als Obliegenheit, sondern vielmehr als ein Höflichkeitsact.

Jedenfalls erscheint die Ansicht einwandfreier, dass es einem Gebote der Rücksicht für den Weltverkehr entspricht, wenn jede Blockade den neutralen Staaten notificiert werde, ob man der Notification die früher beschriebene völkerrechtliche Bedeutung beilege oder nicht. Hiedurch wird das Recht der Commandierenden von Geschwadern und Flotten, dort, wo sie es im Hinblicke auf den Kriegszweck für nothwendig finden, über einen Seeplatz oder eine Küstenstrecke auf eigene Ver-

---

[1]) Snow, Seite 149. Lawrence, Seite 586.

[2]) Rosse, 246, 247. Lawrence, Seite 587. Snow, Seite 149.

antwortung die Blockade zu verhängen, nicht berührt; oft wird die Entfernung vom Sitze der zuständigen Regierung und die Dringlichkeit der Lage es nicht gestatten, weitere Weisungen einzuholen.

Als Regel hat aber zu gelten, dass Blockaden, sei es vor deren Beginn — in diesem Falle mit Angabe des voraussichtlichen Datums desselben — sei es bald nach deren Beginn, den neutralen Staaten bekanntzugeben sind.

In der Proclamation Lincoln's, welche die Verhängung der Blockade über die Küsten der Conföderation bekanntgab, ward vorgeschrieben, dass jedes in Sicht des blockierten Litorales gelangende neutrale Schiff durch eines der blockierenden Schiffe von dem Blockadezustande zu unterrichten sei.

Trotz der Proclamation Lincoln's beschränkte Pendergast, der damalige Commandierende des nordatlantischen Geschwaders die Verwarnung auf Schiffe, welche in Unkenntnis vom Bestehen der Blockade waren.

Dieses Vorgehen Pendergast's wurde von der Regierung nicht widerrufen; im Gegentheile, die Prisengerichte verfuhren während des ganzen Krieges im gleichen Sinne. Während des ganzen Krieges lief auch von keiner Macht eine Klage ein, welche sich dagegen wendete.[1])

Das Völkerrecht verlangt nur, dass die Schiffe in Kenntnis der Blockade seien; auf welchem Wege sie diese Kenntnis erlangen, kommt nicht in Frage. Schiffe, welche zur Zeit, als die Kundmachung der Blockade erfolgte, in See waren, und solche, welche aus irgend einem Grunde von der Blockadeverhängung nichts erfuhren, müssen durch die blockierenden Schiffe von derselben verständigt werden.

Wenn möglich, soll diese Verständigung mit Angabe von Datum und Ort (geographische Länge und Breite) in die Schiffspapiere (Registerbrief) eingetragen werden. In der Regel wird der Name des anhaltenden Kriegsschiffes beigesetzt.

Im Nothfall genügt eine mündlich ertheilte Warnung. Nur ein Blockadeschiff darf diese Verwarnung ertheilen; ein nicht zum Blockadegeschwader gehörendes Schiff ist incompetent, eine solche zu geben.[2])

[1]) Lawrence, Seite 586, 587. Snow, Seite 150.

[2]) Snow, Seite 149.

Übrigens ist der Umstand nicht zu übersehen, dass heutzutage im Telegraphen, in den Eisenbahnen und Dampferlinien Communicationsmittel gegeben sind, welche die Verbreitung von Nachrichten in kürzester Frist sichern.

Eine rasche Verbreitung wird aber besonders dann eintreten, wenn es sich um wichtige Meldungen handelt, und unter diese sind gewiss Blockaden von Kriegshäfen und hervorragenden Seehandelsplätzen zu zählen. In der Mehrzahl der Fälle dürften daher die vor einem blockierten Hafen ankommenden Schiffe von dessen Blockierung Kenntnis besitzen.

Wann liegt ein Act des Blockadebruches vor?

Ad 3. Als Delict des Blockadebruchs gilt schon der Versuch eines solchen, denn es erscheint absurd, dass die Strafbarkeit erst nach Vollführung des völkerrechtswidrigen Actes eintreten dürfe, weil sonst der Schuldige wohl in der Mehrzahl der Fälle straflos ausgehen würde.

Nach französischer Praxis liegt ein Act des Blockadebruches nur dann vor, wenn das von einem blockierenden Schiff gewarnte Schiff trotzdem derart manövriert, dass es den begründeten Verdacht erregt, einen Blockadebruch zu beabsichtigen.[1])

Nach der in England und in den Vereinigten Staaten herrschenden Gepflogenheit kommt nicht allein das Betragen eines Schiffes angesichts des blockierten Hafens in Betracht, es ist vielmehr mit Rücksicht auf notificierte Blockaden und solche, deren Existenz als weithin bekannt vorausgesetzt werden kann, sein Vorgehen bereits von dem Momente an in Betracht zu ziehen, in dem es überhaupt Kenntnis von der Blockade empfing. Wenn es diese Kenntnis vor Beginn der Reise erhielt, so ist es des Blockadebruchs vom Beginn der Reise an schuldig. Hat es von der Blockade seines Bestimmungsortes erst während seiner Reise erfahren, so begeht es einen Blockadebruch, wenn es demungeachtet seine Reise dahin fortsetzt. Wenn es erst in der Nähe des blockierten Hafens von der Blockade unterrichtet wird, hat es ohne Verzug die Fahrt nach demselben aufzugeben.[2])

Ein Schiff kann endlich, nach englischer und amerikanischer Praxis, auf Grund der im Abschnitte über Kriegs-Contrebande besprochenen Theorie von der Einheitlich-

[1]) Rosse, Seite 256, 257.

[2]) Snow, Seite 153.

keit der Reise (continuous voyages), welche, wie hier ausdrücklich bemerkt werden muss, bezüglich Kriegs-Contrebande als zulässig erklärt worden ist, während sie in Bezug auf Blockaden von französischer Seite verworfen[1]) und anderwärts bekämpft wird — des Blockadebruchs angeklagt werden, wenn es eine für einen blockierten Hafen bestimmte Ladung an Bord führt und während der Reise einen neutralen Hafen anläuft, um seine Bestimmung zu maskieren, oder auf eine günstige Gelegenheit zum Blockadebruch zu warten, oder um seinen Cargo im besagten Hafen zu dem Zwecke auszuschiffen, damit derselbe auf einem anderen Fahrzeuge nach dem blockierten Hafen gebracht werde.[2])

Von der Anklage wegen Blockadebruchs sind Schiffe frei zu erklären, wenn deren Abfahrtsort an weit entlegener Küste liegt und klar und unzweideutig bewiesen wird, dass ihre Bestimmung eine Alternative war, d. h., dass die Instructionen des Schiffers dahin lauten, die Reise nur dann fortzusetzen, wenn er in einem Hafen der blockierenden Macht oder eines neutralen Staates in Erfahrung gebracht haben würde, dass die Blockade seines ursprünglichen Bestimmungsortes aufgehört habe.[3])

Erst vor dem blockierten Hafen sich Sicherheit zu verschaffen, ob er wirklich blockiert sei oder nicht, ist nur zulässig, wenn der Schiffer überhaupt von einer Blockierung desselben nichts wusste.

Das Einlaufen in einen blockierten Hafen ist stets ein Blockadebruch, ob das Schiff einen Cargo führt oder in Ballast fährt.

Wann ist das Einlaufen in einen blockierten Hafen, und das Auslaufen aus einem solchen, gestattet?

Das Einlaufen eines seetüchtigen Schiffes kann nur von dem Commandanten (Befehlshaber) der blockierenden Streitmacht, welcher an die Weisungen seiner Regierung gebunden ist, gestattet werden. Ein Schiff in derart seeuntüchtigem Zustand, dass es un-

---

1) Rosse, Seite 258. Perels, Seite 274.

2) Die Theorie der Einheitlichkeit der Reise mit Bezug auf Blockaden dürfte jedoch nur dann rechtlich zulässig sein, wenn ein neutraler Hafen augenscheinlich als Centralpunkt eines großangelegten Schmuggels nach blockierten Häfen dient, wie es im nordamerikanischen Bürgerkrieg sonder Zweifel der Fall war.

3) Snow, Seite 153.

abweislich des Hafens und der Hilfsquellen desselben bedarf, kann ohne Verletzung der Blockade einlaufen; doch muss die Sachlage vollkommen klargestellt sein.

Das Auslaufen eines Schiffes aus einem blockierten Hafen ist in der Regel ein Blockadebruch. Ausnahmsfälle sind nachstehende: Ein neutrales Schiff, welches bereits im Hafen lag, als die Blockade begann, kann auch mit Ladung auslaufen, wenn diese vor Beginn der Blockade an Bord kam.

Wenn aber auch nur ein Theil der Ladung nach Beginn der Blockade eingeschifft wurde, so kann das Schiff nicht auslaufen, ohne sich eines Blockadebruches schuldig zu machen.

Wenn ein Schiff vom Blockierenden Erlaubnis zum Einlaufen erhielt oder in Seenoth den Hafen aufsuchte, so ist ihm auch das Auslaufen zu gestatten.

Ist begründete Aussicht vorhanden, dass der Staat, welchem das auslaufende neutrale Schiff angehört, sich mit dem Staat, dessen Flagge die blockierenden Schiffe führen, alliieren werde, so wird ihm das Auslaufen nicht verwehrt werden.[1])

Die Frist, innerhalb welcher ein Schiff aus einem blockierten Hafen auslaufen darf, ist in der Regel 15 Tage nach Beginn der Blockade. Unter besonderen Umständen wird diese Frist auch verlängert, wenn z. B. ein in Seenoth eingelaufenes Schiff größere Reparaturen benöthigt, um in See gehen zu können, oder wenn z. B. die Mündung eines Stromes blockiert wird, der eine große Länge hat, oder wenn, wie im Falle New Orleans 1861 der Wasserstand an der Mündung zur Zeit zu niedrig ist, um tiefgehenden Schiffen das Auslaufen zu gestatten.[2])

Neutrale Postdampfer und neutrale Kriegsschiffe.

Neutralen Postdampfern wird oftmals gegen Sicherstellung, dass sie keine Kriegs-Contrebande führen, gestattet, in blockierten Häfen zu verkehren.

---

[1]) Snow, Seite 154, 155.

[2]) Der zwischen Italien und der Union geschlossene Vertrag geht noch weiter. Er bestimmt, dass ein einer der contrahierenden Mächte gehöriges Schiff, welches mit im blockierten Hafen eingeschiffter Ladung auszulaufen versucht, von den blockierenden Schiffen erst in den Hafen zurückzuweisen ist, um dort die Ladung auszuschiffen, worauf ihm freie Passage gewährt wird. Snow, Seite 154.

So wurden im Kriege der Union gegen Mexico die britischen Postdampfer in Vera Cruz zugelassen. Diese Gepflogenheit wurde auch während der Blockaden an den südamerikanischen Küsten beobachtet.

Neutrale Kriegsschiffe haben die Blockaden zu respectieren. Doch herrscht im allgemeinen der Usus, denselben freie Ein- und Ausfahrt zu gewähren, insolange es die Natur der Kriegsoperationen erlaubt.

Während des Bürgerkrieges gab die Regierung der Union specielle Ordres, neutralen Kriegsschiffen den Verkehr mit blockierten Häfen zu gestatten; es wurde ihnen auch zugestanden, officielle Depeschen für ihre eigene und andere befreundete Regierungen mit sich zu führen.[1])

Schiffe, welche außerhalb des Blockadebereiches liegen, aber mit blockierten Ortschaften in Verbindung sind.

Der Transport von Gütern durch die Mündung eines unter Blockade befindlichen Flusses nach einem in See außerhalb der Blokadelinie liegenden Schiffe mittelst Lastbarken und Fahrzeugen macht dieses des Blockadebruchs schuldig. Wenn ein Schiff in einem nicht blockierten Hafen liegt, und es erhält oder liefert seine Ladung aus oder nach einem blockierten Hafen auf dem Wege von Schiffahrtscanälen oder mittelst anderer Transportmittel des Binnenlandes, so wird hiedurch die Blockade nicht gebrochen.[2])

Strafe für Blockadebruch; Dauer der Strafbarkeit.

Die Strafe für Blockadebruch ist die Confiscation des Schiffes.

Bezüglich der Ladung gilt zunächst die Annahme, dass sie in die Schuld des Eigners oder Führers des Schiffes verwickelt sei. Es ist demnach erst der Beweis herzustellen, dass das Schiff nicht der Ladung wegen und infolge der Weisung oder doch mit Wissen des Eigners die Blockade gebrochen hat.

Die Ladung verfällt, wenn zur Zeit der Einschiffung der Ladung den Eignern derselben bekannt war oder sein konnte, dass der Bestimmungsort des Cargo blockiert wird. Wenn ihnen dies zur gedachten Zeit nicht bekannt war oder sein konnte, so wird die Ladung zurückgestellt.[3])

Das Schiff, welches sich des Blockadebruchs schuldig gemacht hat, bleibt nach englischer und nordamerikanischer Praxis hiefür strafbar, bis es seine Rückreise vollendet hat;

---

[1]) Snow, Seite 155.

[2]) Snow, Seite 154, Lawrence, Seite 583.

[3]) Snow, Seite 155, Lawrence, Seite 593, 594.

es kann daher während dieser Rückreise wegen Blockadebruches genommen werden.

Die sonst allgemein geltende Regel, dass ein aus einem blockierten Hafen entkommenes Schiff in dem Momente straflos werde, als es einen neutralen Hafen erreicht,[1]) scheint jedoch den Ansprüchen der Kriegführenden genügen zu können.

Wenn in der Zeit zwischen der Thatsache des Blockadebruches und der Wegnahme des Schiffes die Blockade aufgehoben wurde, ist das Schiff freizugeben, da keine Gefahr einer weiteren Verletzung des Blockaderechtes eintreten kann.[2])

Ein Schiff, welches infolge gelungenen Blockadebruches in einen blockierten Hafen gelangt, verfällt als Prise, wenn es nach erfolgter Einnahme des Platzes noch im Hafen betroffen wird.

Wie aus den Darstellungen über Blockaderecht zu ersehen, gibt es auch da vielfache Verschiedenheiten in der Auffassung dieses Rechtes, und es wäre im Interesse aller seefahrenden Nationen geboten, dass sie im gegenseitigen Einverständnis behoben würden. Es kann sich nicht darum handeln, den Kriegführenden eine Handhabe zu bieten, aus der Ausübung des Blockaderechtes möglichst viele wertvolle Prisen herauszuschlagen, sondern es gilt Normen festzusetzen, welche einerseits den Kriegführenden die erfolgreiche Ausübung des besagten Kriegsrechtes ermöglichen, anderseits aber den neutralen Verkehr gegen lästige Eingriffe und Behelligungen sichern.[3])

VI. Das Durchsuchungsrecht und dessen Ausübung.

Über Behandlung der Prisen, Prisengerichte.

Dieses Kriegsrecht ist die nothwendige Ergänzung des Kriegsrechtes der Wegnahme feindlicher Schiffe und feindlichen Gutes, neutraler Schiffe wegen Kriegs-Contrebande und Blockadebruchs.

---

[1]) Rosse, Seite 260.

[2]) Snow, Seite 154.

[3]) Es dürfte im Falle, als man dereinst dem Kriegsrechte der Wegnahme feindlichen schwimmenden Privatgutes in See entsagt, ein Weg zur Erreichung des obigen Zweckes darin gefunden werden, dass man die Ausübung des Untersuchungsrechtes an einen bestimmten, reichlich bemessenen Bereich längs der feindlichen Küsten und überhaupt längs des innerhalb des Kriegsschauplatzes gelegenen Litorales bindet.

Dasselbe kann nur von Kriegsschiffen der kriegführenden Mächte auf hoher See, in den eigenen und in feindlichen Territorialgewässern ausgeübt werden, und ist nur gegenüber Privatschiffen anwendbar, nicht gegenüber Kriegsschiffen, welche als solche unmittelbar und ausschließlich der Controle ihrer Staaten unterstehen.

Vorgang bei Ausübung des Durchsuchungsrechtes und bei Besitzergreifung der Prisen.

Der Vorgang bei Ausübung des Durchsuchungsrechtes ist im ersten Stadium ein analoger, wie in Friedenszeiten bei Constatierung der Nationalität eines Schiffes für den Fall, dass ein dringender Verdacht des Seeraubes vorliegt.

Ist das zu untersuchende Schiff zum Anhalten gebracht, so wird sich der Kreuzer in einer Entfernung von demselben halten, wie Wind und Seegang dies bedingen, um einerseits das zu visitierende Schiff überwachen und anderseits dem zu entsendenden eigenen Boote alsbald Unterstützung bringen zu können.

Es wird hierauf ein Officier mit einem Boote an Bord des zu visitierenden Schiffes gesandt.

Dieser begibt sich mit ein paar Mann seines Bootes an Bord des Schiffes, verhört den Schiffsführer und prüft die Schiffspapiere, um aus denselben die Nationalität des Schiffes und den Charakter der Ladung und die Eigenthumsverhältnisse zu entnehmen.

Bezüglich der Nationalität des Schiffes ist das Register-Certificat (der Seepass, der Interimspass) einzusehen. Im Falle, dass diese Papiere fehlen, oder sich Zweifel ergeben, so ist in dem Beilbrief, Messbrief, Rhedereiverzeichnis und anderen Eigenthums-Documenten, endlich in der Musterrolle Aufklärung zu suchen. Der Untersuchende wird darauf zu achten haben, dass sich die vorgezeigten Documente thatsächlich auf das zu visitierende Schiff beziehen.

Betreffs Abgangsort, Route und Bestimmung des Schiffes sind dem Untersuchenden das Schiffstagebuch, die Musterrolle, die Pässe, Zoll-Clarierungsdocumente und Ladungspapiere vorzulegen. Unter letzteren werden die Frachtverträge, das Manifest und Connossement die Natur der Ladung constatieren.

Wenn ihm nach genauer Durchsicht der Schiffspapiere Verdachtsgründe auftauchen, dass erstere

falsch oder gefälscht, oder dass doppelte Papiere vorhanden sind, oder wenn wichtige Papiere — wie zum Beispiel Register-Certificat, Ladungsdocumente — fehlen, oder wenn Anzeichen gegeben sind, dass Papiere beseitigt worden sind u. dgl., so schreitet er zur Untersuchung von Schiff und Ladung. Bei der Untersuchung ist rücksichtsvoll vorzugehen; der Schiffer ist derselben beizuziehen.

Nach manchen Reglements soll das allfällige Öffnen von Luken, Colli und Kisten etc. durch den Schiffer veranlasst werden. Ist nichts an Bord, was Gegenstand der Wegnahme sein könnte, so liegt es im Interesse des Schiffers durch freiwilliges Öffnen der Ladungsräume dem visitierenden Officier den Verdacht zu benehmen, und die Durchsuchung in kürzester Frist zu Ende zu führen.

Nach anderen Reglements kann der Officier seine Bootsmannschaft zur Durchsuchung heranziehen, was sich unter Umständen auch als nothwendig erweisen mag.

Wenn die Durchsuchung ergibt, dass Schiff und Ladung feindlich, oder das Schiff feindlich, die Ladung neutral ist, oder dass der Thatbestand irgend einer Neutralitätsverletzung vorliegt, oder auch nur, dass begründeter Verdacht hiezu vorhanden ist, nimmt der Befehlshaber des Kreuzers Besitz vom Schiff, indem er die Führung desselben einem Angehörigen seines Schiffsstabes übergibt und eine Abtheilung seiner Mannschaft an dessen Bord sendet, sowie sich der Schiffspapiere versichert. Die Ladung hat er unter Zuziehung des Schiffers oder des Steuermannes unter Siegel und Verschluss legen zu lassen, und für die Erhaltung von Schiff und Ladung möglichst vorzusorgen.

Verluste infolge unvermeidlicher Seegefahren begründen keine Ansprüche auf Entschädigung; für Schäden und Verluste, an denen der Captor Schuld trägt, ist aber Vergütung zu leisten. [1])

Schiffer und Mannschaft des genommenen Schiffes bleiben, wenn sie vom Staate des Captors nicht als Kriegsgefangene betrachtet werden, in der Regel bis nach Aburtheilung der Prise an den Aufenthaltsort dieser gebunden.

---

[1]) Snow, Seite 161.

Von der Bemannung der Prise ist — wenn ein Theil derselben aus irgend einem Grunde an Bord des Kreuzers überschifft werden sollte — der Schiffer an Bord des angehaltenen Schiffes zu belassen, weil er für die Ladung mitverantwortlich bleibt.

Nicht selten gilt die Vorschrift, den Führer des zu visitierenden Schiffes mit den Schiffspapieren an Bord des Kreuzers zu rufen, statt gleich anfangs einen Officier des letzteren an Bord des angehaltenen Schiffes zu senden. Der erst beschriebene Vorgang dürfte aber im allgemeinen mehr Sicherheit bieten, als der eben erwähnte, der zugleich, wenn die Einsicht in die Papiere Anlass zum Verdacht ergibt, das Verfahren kaum zu kürzen geeignet ist.

Nach Besitznahme des Schiffes sendet der Befehlshaber des Kreuzers dasselbe, sobald als möglich, nach dem nächsten Hafen, wo sein Staat ein Prisengericht aufgestellt hat, zur Aburtheilung. „Wenn eine unbegründete Verzögerung eintritt. kann für die Prise Liegegeld beansprucht werden." [1])

Wenn die Gründe, auf welche hin die Wegnahme erfolgte, stichhältig sind, und die Prise verurtheilt wird, so fällt die Prise als Eigenthum dem Staate des Captors zu.

Je nach den Landesgesetzen überlässt dieser dem Captor den ganzen oder einen Theil des Ertrages aus dem Verkaufe des feindlichen Gutes als Prisengeld. Die durch ein rechtskräftiges Urtheil des zuständigen Prisengerichtes condemnierten Prisen gehen definitiv in das Eigenthum des Staates des Captors und, wenn verkauft, in das Eigenthum des Käufers über; sie haben vom gedachten Zeitpunkt ab keinen anderen Charakter, wie anderes Eigenthum. Ihr Verkauf ist daher ohne Neutralitätsverletzung auch an einen Neutralen zulässig. [2])

Wenn die Prise, weil die Verdachtsgründe nicht derartige sind, um einen sicheren Schluss zu gestatten, entlassen wird, so haben deren Eigenthümer die Kosten der Anhaltung und des Aufenthaltes zu tragen.

Wenn die Wegnahme auf Basis völlig unzureichender und nichtiger Gründe erfolgt, so ist der Nehmestaat zur vollen Schadloshaltung verbunden. Je nach den Landesgesetzen wird

---

[1]) Snow, Seite 161.

[2]) Perels, Seite 309.

der hiefür verantwortliche Officier zur Tragung der Kosten und des Schadenersatzes herangezogen. [1])

Der Kreuzer eines kriegführenden Staates bleibt für den Act der Wegnahme verantwortlich, wenn er auch unbedingt das Recht hat, Kauffahrer, überhaupt Privatschiffe, anzuhalten und zu durchsuchen.

Selbst gegenüber neutralen Schiffen, welche unter Geleit eines Kriegsschiffes gleicher Flagge fahren, kann er das Durchsuchungsrecht insoweit geltend machen, als das Geleitschiff, im Falle eines von ihm vorgebrachten Verdachtes, eine Durchsuchung des verdächtigen Schiffes anordnen wird. [2])

Es wurde früher gesagt, dass das genommene Schiff vom Kreuzer nach einem Hafen zu senden ist, wo sich ein von seinem Staate installiertes Prisengericht befindet.

Ist dieser Vorgang aus irgend einem Grunde nicht ausführbar, so kann die Aburtheilung auch stattfinden, während das betreffende Schiff im Hafen eines Alliierten oder in einem von den Truppen des Captors besetzten Küstenplatz, oder selbst in einem neutralen Hafen liegt; in letzterem Falle selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass der neutrale Staat Prisen der Kriegführenden in seinen Häfen zulässt. Wenn auch im allgemeinen heutzutage Prisen von neutralen Häfen ausgeschlossen zu werden pflegen, so ist es doch den neutralen Staaten völkerrechtlich unbenommen von dieser Regel abzuweichen; [3]) nur haben sie gegenüber beiden kriegführenden Parteien in gleicher Weise vorzugehen.

Verkauf der Prisen vor der Aburtheilung. Zerstörung der Prisen.

Die Prise, Schiff und Ladung, letztere ganz oder theilweise, können vor Aburtheilung durch ein Prisengericht vom Captor nur unter besonders dringenden Umständen, z. B. wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffes, Verderbnis der Ladung u. dgl. unter Zuziehung des Schiffers und eventuell des an Ort befindlichen Consuls der Nation des Captors verkauft werden.

[1]) Lawrence, Seite 395, Perels, Seite 299.

[2]) Siehe den Abschnitt „Über Neutralität", wo dieser Gegenstand zur näheren Besprechung gelangt.

[3]) Lawrence, Seite 404, 405. Bluntschli sagt Seite 457: „Das Prisengericht ist auch dann zuständig, wenn der Nehmer das genommene Schiff infolge von Seenoth nicht in einen Hafen des eigenen Staates hat bringen können, sondern dasselbe in einem neutralen Hafen gesichert hat."

Der Ertrag der Prise ist aber alsbald dem Prisengerichte zur Abhandlung zuzuführen.

Ein anderer Fall, der in neuester Zeit oftmals vorgekommen ist, und wie zu befürchten steht, in künftigen Kriegen sich oft ereignen wird, ist der, dass die Prise zerstört wird.

Die Zerstörung einer Prise kann sich durch Umstände entschuldigen, in manchen Fällen auch rechtfertigen lassen; z. B. wenn die Prise zur Weiterfahrt seeuntüchtig geworden ist, wenn sie in Anbetracht der Nähe des Feindes nicht durchgebracht werden kann und neutrale Häfen zu fern liegen oder, als für Prisen verschlossen, keine Zuflucht bieten, oder wenn es dem Kreuzer an Mannschaft gebricht, selbe zu besetzen u. dgl. Auch nach Vernichtung der Prise ist eine prisengerichtliche Entscheidung erforderlich.

Im Falle der Freisprechung ist der Staat des Captors zur Entschädigung verpflichtet.[1])

Gründe, wie die oben angeführten, können die Zerstörung rechtfertigen, wenn Schiff und Ladung unzweifelhaft feindlich. oder letztere in ihrer Gänze aus Kriegs-Contrebande besteht, oder wenn ein Blockadebruch constatiert ist, überhaupt in Fällen, in denen voraussichtlich Schiff und Ladung für die Eigenthümer ohnehin verloren ist. Anders verhält sich aber die Sache, wenn die erwähnte Voraussetzung nicht zutrifft.

Die Zerstörung der Prisen ohne Noth als völkerrechtlich zulässig zu erklären, hieße soviel, als der Barbarei verschollener Zeiten wieder Thür und Thor öffnen, den neutralen Seehandel tief schädigen, und eben dadurch den gesammten Weltverkehr, das wichtigste Band, welches die civilisierten

[1]) Perels, Seite 299. Während des deutsch-französischen Krieges wurden zwei deutsche Schiffe mit neutralen Gütern an Bord zerstört. Das französische Prisengericht entschied, dass, obwohl neutrale Güter unter feindlicher Flagge laut Pariser Declaration nicht genommen werden dürfen, hieraus nur zu folgern ist, dass deren Eigenthümer die Zurückgabe ihrer Waren, oder im Falle des Verkaufes den Preis für dieselben zu beanspruchen berechtigt sind; dass aber für die Zerstörung oder den Verlust dieser Güter infolge von Kriegsacten, welche die Wegnahme begleiteten, eine Entschädigung nicht zu leisten sei. — Hall bemerkt hiezu, dass auf diese Weise die Pariser Declaration illusorisch gemacht werden kann; es müsse vom Captor die thatsächliche Nothwendigkeit der Zerstörung nachgewiesen werden.

Obige Darstellung ist Snow (Seite 165) entnommen. Nach Angabe Rosses (Seite 274) war Schiff und Ladung feindlich.

Völker verbindet, aller Sicherheit berauben, welche doch eine der ersten Bedingungen seines Gedeihens ist.

1812 im Kriege zwischen der Union und England erließ erstere an ihre Seeofficiere Instructionen, welche dahin lauteten, alle genommenen feindlichen Kauffahrer zu zerstören, es sei denn, dass sie sehr wertvoll seien oder sich nahe einem befreundeten Hafen befinden.

Während des nordamerikanischen Bürgerkrieges zerstörten die Kreuzer der Conföderation Prisen aus dem Grunde, weil infolge der Blockaden die conföderierten Häfen nicht zugänglich waren.

1870 verbrannten die Franzosen zwei deutsche Schiffe, obwohl sie neutrale Güter an Bord führten. (Siehe Anmerkung S. 184.)

1878 zerstörten die Russen einige Prisen im Schwarzen Meere mit der Begründung, dass deren Einbringung in Eigenhäfen wegen der türkischen Blockade schwierig sei.[1])

Zahlreiche Schriften und Artikel wurden verbreitet, in welchen die Zerstörung der Prisen als wesentlicher Factor im modernen Seekriege hingestellt wird.

Angesichts des wirtschaftlichen Wettkampfes der Völker und der Nothwendigkeit einer raschen Durchführung des Krieges wird es als eine Hauptaufgabe gelten, den feindlichen Seehandel in kürzester Zeit zugrunde zu richten oder doch so empfindlich als möglich zu schädigen, um den feindlichen Staat hiedurch in seinen Lebensinteressen aufs tiefste zu treffen.

Die Vernichtung der Prisen erscheint aber als eines der Mittel, welche rasch zum Ziele führen.

Es wurden früher die Umstände angeführt, unter welchen die Zerstörung einer Prise nicht bloß entschuldigt, sondern auch gerechtfertigt sein kann: nämlich, dass die Beförderung der Prise nach einem eigenen oder auch neutralen Hafen, ohne sie schwerer Seegefahr oder der Gefahr der Wiedernahme durch den Feind auszusetzen, undurchführbar erscheint, während Schiff und Ladung, weil feindlich, mit Sicherheit der Verurtheilung verfallen muss. Ist letzteres nicht der Fall, so lässt sich die Zerstörung nicht rechtfertigen, und wird der Captor richtig handeln, wenn er es vorzieht, auf die Prise

[1]) Lawrence, Seite 406.

Verzicht zu leisten, als sie zu zerstören. Er wird richtig und im Interesse seines Staates handeln, weil er diesen vor Verwicklungen bewahrt, welchen ein entgegengesetztes Vorgehen von Seite des Captors denselben gegenüber neutralen Mächten aussetzt.[1])

Die neutralen Unterthanen, welche durch Vernichtung der Prisen zu Schaden kommen, haben das Recht, und in Berücksichtigung der Wahrung der neutralen Interessen überhaupt die Verpflichtung, den Schutz ihrer Regierungen anzurufen und diese haben das Recht und die Verpflichtung, vom betreffenden kriegführenden Staate Genugthuung und Ersatz zu fordern.

Gerade unter den geschilderten, derzeit sich in den Vordergrund drängenden Bestrebungen ist es auch von höchster Wichtigkeit die Autorität und Wirksamkeit der Prisengerichte als Wächter des Völkerrechtes in Kriegszeiten zu wahren und zu stützen.

Die Prisengerichte.

Aufgabe der Prisengerichte ist es, zu untersuchen und zu prüfen, ob die Wegnahme eines Schiffes oder einer Ladung den völkerrechtlichen Satzungen gemäß erfolgte oder nicht. Wenn auch die Prisengerichte von der Regierung eines kriegführenden Staates eingesetzt und organisiert werden und demgemäß einen nationalen Charakter tragen, so ist doch ihr Beruf ein internationaler; denn ihnen kommt es zu, die in Rede stehenden Kriegsacte einzig vom Standpunkte des Völkerrechts zu beurtheilen und dafür zu sorgen, dass keiner dieser Acte ihrem Urtheile entzogen werde.

Wenn ein kriegführender Staat seine Gesetzgebung an die Stelle des Völkerrechts setzen will, indem er für die Prisengerichte Normen erlässt, die im Widerspruch mit dem Völkerrecht stehen, so haben die neutralen Staaten naturgemäß das Recht, dagegen einzuschreiten. Wenn auch das Urtheil der Prisengerichte in höchster Instanz für Captor und und Privatbetheiligte entscheidend ist, so hat doch der kriegführende Staat, als verantwortlich für die Thätigkeit seiner Prisengerichte, Genugthuung und Ersatz zu leisten.[2])

---

[1]) Lawrence, Seite 407. „Wenn ein neutrales Schiff nicht in einen Hafen zur Aburtheilung gebracht werden kann, ist es zu entlassen.“ Snow Seite 161.

[2]) Lawrence, Seite 402.

Feld der Wirksamkeit der Prisengerichte; Ausnahmen.

Das Feld der Wirksamkeit der Prisengerichte erstreckt sich auf alle durch Kreuzer ihres Staates während des Krieges in See gemachten Prisen, auf alle am Lande durch Seestreitkräfte allein oder im Verein mit Landkräften bewerkstelligten Wegnahmen und auf alle in Voraussicht des Krieges in See bewirkten Festnehmungen gegnerischen Eigenthums, desgleichen auf alle Wiedernahmen, Ranzionierungen und alle mit der Wegnahme verknüpften Fragen, wie Fracht- und Schadenersatzleistungen.[1])

Neutrale Gerichtshöfe haben keine Gerichtsbarkeit betreffs der in Rede stehenden Angelegenheiten.

Ausnahmen treten ein, wenn eine Wegnahme in neutralen Gewässern stattfand, und wenn ein ursprünglich innerhalb neutralen Territoriums für Kriegszwecke ausgerüstetes Schiff oder nachträglich in seiner Kriegsausrüstung verstärktes Schiff in See eine Prise macht und selbe noch im Verlaufe der Reise, welche der völkerrechtswidrigen Ausrüstung oder Erhöhung seiner militärischen Leistungsfähigkeit unmittelbar folgte, in die Gewässer dieses neutralen Staates bringt.

In beiden Fällen liegt eine Verletzung der Souveränitätsrechte des neutralen Staates vor, und muss ihm zum Schutz seiner Neutralität die Gerichtsbarkeit zuerkannt werden.[2])

Verfahren des Prisengerichtes.

Das gerichtliche Verfahren vor einem Prisengerichte beginnt, wenn das genommene Schiff durch einen Officier des Schiffes, welches die Prise gemacht hat, in einen Hafen gebracht ist, der zum Wirkungskeis eines Prisengerichts gehört.

Das prisengerichtliche Verfahren hat im allgemeinen folgenden Verlauf:

Der mit der Führung der Prise betraute Officier erstattet nach der Ankunft im Hafen dem Prisengericht Meldung hievon, stellt an dasselbe das Ersuchen um Einleitung der Amtshand-

---

[1]) Lawrence, Seite 402, 403.

[2]) Lawrence, Seite 403.

Nach Perels (Seite 302) steht dem neutralen Staate nur ein Recht der Einmischung in Prisensachen zu, wenn durch die Ausübung des Prisenrechtes sein Souveränitätsrecht verletzt worden ist. In der That handelt es sich für den Neutralen nur um die Constatierung der Thatsache, durch welche sein Souveränitätsrecht verletzt worden ist, und um Geltendmachung des hieraus für ihn erwachsenden Rechtsanspruches auf volle Sühne.

lung und bringt den Bericht über die Wegnahme (Species facti), die Schiffspapiere und andere einschlägige Documente zur Vorlage.

Es erfolgt hiernach die Aufforderung an alle jene Personen des eigenen, des allierten oder neutralen Staates, welche an der Prise interessiert sind, ihre Ansprüche beim Prisengericht geltend zu machen.

Der Gerichtshof lässt durch seine Mitglieder das genommene Schiff, dessen Papiere und Ladung untersuchen, beziehungsweise prüfen, und die an Bord befindlichen Personen verhören.

Die Captoren werden in diesem Stadium des Processes nicht vernommen, und es ist ihnen auch verboten, die gefangenen Personen oder die betheiligten Parteien zu befragen.

Wenn der Gerichtshof die Sachlage klargestellt hat, so nehmen die Vertreter der Parteien Einsicht in die Acten und formulieren auf Basis derselben ihre Beweisanträge.

Wenn der Gerichtshof die Ergebnisse der Untersuchung als genügende Grundlage für die Urtheilsschöpfung erachtet, schreitet er zur Entscheidung.[1])

VII. Neutralität.

Begriff „Neutralität“.

Neutralität heißt der Zustand der Nichtbetheiligung an dem Kriege Dritter und daher der Aufrechthaltung des friedlichen Verkehrs mit den Kriegführenden.[2])

Neutral heißen die Staaten, welche nicht Kriegspartei sind und weder zu Gunsten, noch zum Nachtheil einer der Kriegsparteien an der Kriegführung theilnehmen.

Die thatsächliche Neutralität ist die Grundbedingung des Rechts der Neutralität.

Das Wesen der Neutralität, die hieraus sich ergebenden Pflichten und Rechte wurden erst in moderner Zeit in ihrer

---

[1]) Lawrence, Seite 403, 404.

[2]) Es kann daher auch von keinem Neutralitätsbruch durch die Betheiligung neutraler Handelsschiffe an der Küstenschiffahrt in den Gewässern Kriegführender die Rede sein, wenn selbe der Uferstaat in Friedenszeiten seinen Unterthanen vorbehalten, in Kriegszeiten aber neutralen Schiffen freigegeben hat.

Bluntschli, Seite 432.

Wichtigkeit und Nothwendigkeit für das Leben der civilisierten Völker erkannt, und mit dem Wachsthum der Cultur mehr und mehr zur Geltung gebracht.

Noch heutzutage gibt es in diesem Zweige des Völkerrechtes manche unklare Punkte, welche der Klärung und der Regelung harren, und die gelöst werden müssen, sollen Quellen ernster Beunruhigungen und Gefahren für den friedlichen Verkehr der Nationen beseitigt werden.

Neutralität, Neutralisation. Arten der Neutralität.

Es gibt eine nothwendige, durch völkerrechtliche Verträge garantierte, vertragsmäßige, conventionelle, obligatorische, sogenannte ewige Neutralität einzelner Staaten und eine freiwillige, auf eigenem Entschluss beruhende Neutralität.

Es ist daher zu unterscheiden zwischen Staaten, welche durch ihre Lebensbedingungen an ein neutrales Verhalten gebunden sind, und solche, welche aus freiem Willen sich für dasselbe erklären. Dieser Verschiedenheit der Staaten liegt der Unterschied zwischen Neutralisation und Neutralität zugrunde. In der Neutralität treten zwei Elemente als charakterisierend hervor:

Das der Enthaltung von jedem Kriegsact und das der Freiheit, von einem solchen abzustehen oder nicht.

Das letztere Element fehlt in der Neutralisation.

Neutralisierte Staaten dürfen keinen Kriegsact vollführen, ohne der Ausnahmsstellung als Neutralisierte, das heißt als gegenüber Kriegführenden Unverletzliche verlustig zu werden; nur zur Selbstvertheidigung dürfen sie die Waffen ergreifen.

Die Neutralisation kann sich nicht nur auf Staaten, sondern auch auf Individuen[1]), auf Seegebiete und Landstrecken und Verbindungsstraßen erstrecken.

Soll dieselbe thatsächlich respectiert werden, so muss sie allgemein oder doch von den maßgebenden Mächten anerkannt sein.

Die Schweiz, Belgien, Luxemburg sind neutralisierte Staaten.

Der Suez-Canal ward 1888 mittels Vertrag der europäischen Großmächte für neutralisiert erklärt.

---

[1]) Die Genfer Convention 1864 neutralisierte das ärztliche und mit der Pflege der Verwundeten und Kranken betraute Personal der Kriegführenden, insoferne sie dasselbe als unverletzlich erklärte.

Derselbe bleibt in Friedens- und Kriegszeiten allen Schiffen — Handels- und Kriegsschiffen, ob einer kriegführenden oder neutralen Macht angehörig — offen; doch dürfen keinerlei Acte von Feindseligkeiten im Canal selbst und in den durch den Canal verbundenen Seen und in See auf drei Seemeilen Entfernung von den Canalmündungen vollführt werden.

Die Mündungen des Canals dürfen nicht blockiert werden. Kriegsschiffe und Prisen der Kriegsparteien dürfen in den Mündungshäfen nicht länger als 24 Stunden verweilen. Kriegführende dürfen im Canal und in dessen Häfen keine Truppen und keine Kriegsvorräthe einschiffen.

Dem Khedive ist das Recht vorbehalten, für den Fall, dass der Canal bedroht werde, zu dessen Schutz Maßregeln zu ergreifen, doch innerhalb gewisser Grenzen. Es dürfen keine permanenten Befestigungen errichtet werden. Jede Behinderung des friedlichen Verkehrs ist hintanzuhalten.[1])

Vollständige, unvollständige Neutralität.

Man unterschied früher auch eine vollständige und eine unvollständige Neutralität, indem im letzteren Falle ein Staat infolge eines vor dem Kriege und nicht in Voraussicht des eben eingetretenen Krieges geschlossenen Vertrages einer der kriegführenden Parteien active aber beschränkte Hilfe leistete oder Vortheile gewährte.[2])

Hatte aber ein Hilfs-Corps des beschriebenen neutralen Staates am Kampfe mitgewirkt, so verletzte der Feind nicht die Neutralität, wenn er im Gefechte die Grenzen desselben überschritt.[3])

Diese Unterscheidung hat derzeit wohl nur eine historische Bedeutung; in der Gegenwart gilt jede Hilfeleistung eines Staates ohne Rücksicht auf ihren Ort oder Umfang als Verletzung der Neutralitätspflicht desselben.[4])

---

[1]) Lawrence, Seite 181.

[2]) Lawrence, Seite 484, Bluntschli Seite 405.

[3]) Bluntschli, Seite 426, 427.

[4]) Es dürfte hier am Platze sein, einen dem beschriebenen verwandten Fall zu berühren, nämlich, dass zwischen zwei Staaten ein Verhältnis der Staatsdienstbarkeit besteht. Bluntschli, Seite 417, schreibt:

„Wenn jedoch eine Staatsdienstbarkeit des neutralen Staates besteht, den Durchzug von Truppen einem anderen Staate zu gestatten, der nun Kriegspartei ist, so ist die gemessene Erfüllung dieser Pflicht nicht als Unterstützung dieser Kriegspartei zu betrachten und es liegt darin keine Verletzung der Neutralitätspflicht."

Die Neutralität heißt eine bewaffnete, wenn der neutrale Staat in der Absicht kriegerische Vorkehrungen trifft, um seine Neutralität und seine Friedensrechte gegen jede Verletzung seitens einer der Kriegsparteien zu schützen.

Bewaffnete Neutralität.

Die Bundesgenossenschaft mit einer Kriegspartei verpflichtet nicht immer zur Theilnahme am Kriege; dieselbe kann für bestimmte Fälle begrenzt, und die Behauptung der Neutralität mit derselben vereinbar sein.

Bundesgenossenschaft und Neutralität.

Wenn ein Bundesgenosse zur Unterstützung einer Kriegspartei verpflichtet ist, dieser Verpflichtung aber nicht nachkommt, sondern sich gegenüber der Gegenpartei als neutral erklärt, so hat diese seine Neutralität zu respectieren.

a) Pflichten der kriegführenden Staaten gegenüber neutralen Staaten.

1. Die erste Pflicht ist, sich innerhalb neutralen Territoriums jeder Feindseligkeit zu enthalten.

Im neutralen Territorium ist jeder Act von Feindseligkeit zu unterlassen.

Die Jagd nach feindlichen Schiffen darf nicht bis innerhalb neutraler Gewässer fortgesetzt werden.

Im Jahre 1759 suchte der französische Admiral De la Clue seine Escadre von vier Schiffen nach langem und harten Kampfe zu retten, indem er sie an neutraler portugiesischer Küste zwischen Sagres und Lagos, und zwar unter den Batterien dreier Forts stranden ließ. Dies hinderte aber seinen Gegner den englischen Admiral Boscawen nicht, zwei französische Schiffe zu nehmen und zwei andere zu verbrennen. Die portugiesische Regierung leitete gegen die Commandanten der Batterien eine Untersuchung ein, und verlangte von England Genugthuung, die auch insofern geleistet wurde, als der

Es ist die Annahme gestattet, dass in diesem Falle ein Neutralitätsbruch nur dann nicht vorliegt, wenn der Durchzug, überhaupt die Ausübung der durch die Staatsdienstbarkeit gegebenen Rechte seitens der betreffenden Kriegspartei nicht in directem Zusammenhange mit ihren kriegerischen Operationen ist und nicht von vorneherein hiedurch die Basis zu offensivem Vorgehen gewonnen werden soll.

Nicht unbeachtet dürfte bei Beurtheilung der Sachlage der Umstand bleiben, ob die Staatsdienstbarkeit auf einem einseitigen Vertrage zweier Staaten, oder auf einem von einer Mehrheit von Staaten im allgemeinen Interesse ertheilten Mandate beruht und welche Motive zum Abschlusse des Staatsdienstbarkeitsvertrages, beziehungsweise zur Ertheilung des Mandates Anlass gaben.

König von England durch einen außerordentlichen Gesandten in Gegenwart des diplomatischen Corps dem Könige von Portugal Entschuldigungen ausdrücken ließ.[1])

Nur ein unzweifelhafter Act der Nothwehr kann die Verletzung neutralen Territoriums durch einen bewaffneten Widerstand seitens eines Kriegführenden gegen den Angriff des Gegners in dem Falle rechtfertigen, als der neutrale Staat außerstande ist, den Angegriffenen rechtzeitig zu schützen, weil zur Stelle, wo der Angriff stattfand, demselben keine Mittel (weder „friedliche“ durch Protest — noch „militärische“ durch Waffengewalt) zur Verfügung stehen, oder weil der neutrale Staat überhaupt zu schwach ist, mit Gewalt einzuschreiten.

Im Jahre 1814 zur Zeit des englisch-amerikanischen Krieges lag der amerikanische Kaper „General Armstrong“ im neutralen portugiesischen Hafen Fayal.

Boote vom Geschwader des britischen Commodore Lloyd näherten sich demselben bei Nacht. Der Kaper eröffnete gegen die Boote das Feuer. Es entspann sich ein Gefecht. Der Kaper ward zerstört. Die Union forderte von der portugiesischen Regierung Schadenersatz für die Eigner des Kapers. Die Streitsache gelangte 1851 vor ein Schiedsgericht. Dieses entschied, dass die Union nicht berechtigt sei, einen Schadenersatz von Portugal zu verlangen, weil der Kaper nicht von Anfang an den neutralen Uferstaat zur Intervention aufgefordert hatte und zuerst feuerte.[2]) Der Kaper habe dadurch die Neutralität Portugals verletzt, und der Union sei hiemit das Recht benommen, von Portugal Entschädigung zu heischen.

In diesem Falle lag unzweifelhaft eine Verletzung der Neutralität seitens beider Kriegführenden vor.

Das Vorgehen des Kapers ist aber zu entschuldigen, da er offenbar dem Angriffe zuvorkommen wollte, während es ihm an Zeit fehlen mochte, sich erst an die portugiesischen Behörden zu wenden. Den Uferstaat traf kein Verschulden.

Jede Art directer kriegerischer Vorbereitung ist im neutralen Territorium zu unterlassen.

2. Die kriegführenden Staaten haben sich aller, auf den Krieg direct bezüglichen Vorbereitungen auf neutralem Territorium zu enthalten.

[1]) Ortolan, Seite 281 bis 283.

[2]) Snow, Seite 122. Lawrence, Seite 540, 541.

Die Schiffe Kriegführender können in neutralen Häfen Lebensmittel und alles Material, das lediglich zur Instandhaltung des Schiffes und dessen Seetüchtigkeit und für die Schiffahrt nothwendig ist, an Bord nehmen; haben aber alle Acte zu vermeiden, welche ausschließlich dahin zielen, sich kampffähig zu machen, oder die Kriegstüchtigkeit zu erhöhen.

Es ist völkerrechtlich verboten, neutrales Territorium als Operationsbasis oder als geeigneten Platz für Organisierung kriegerischer Expeditionen zu benützen.[1])

Neutrales Territorium als Operationsbasis.

Als Operationsbasis ist ein Territorium zu betrachten, aus welchem eine bewaffnete Macht ihre Bedürfnisse und Verstärkungen bezieht, von dem aus sie offensiv vorgeht und wo sie im Falle des Rückzuges eine Zuflucht findet.

Um als Operationsbasis zu gelten, muss das betreffende Territorium dauernd als solche gebraucht werden.

Die Verbindung zwischen demselben und der bewaffneten Macht muss eine ständige sein.

Wenn daher ein Schiff oder eine Flotte, während längerer Feindseligkeiten einen neutralen Hafen nur vorübergehend anläuft, um die Vorräthe zu ergänzen, so ist dieser Hafen noch keine Operationsbasis.

Wird jedoch dieser Hafen von einem Schiffe oder einer Flotte als Bezugsquelle, wenn auch nur für die Bedürfnisse nicht militärischer Natur durch wiederholtes systematisches Anlaufen benützt, so wird er hiedurch zur Operationsbasis.[2])

Kriegerische Expeditionen, die auf neutralem Boden vorbereitet werden.

Damit eine Expedition als eine kriegerische erklärt werde, ist nothwendig, dass der Zweck derselben ein feindlicher Angriff sei, dass sie unter militärischem Commando stehe und für nächstens auszuführende Kriegsacte organisiert sei. Es ist hiebei nicht nothwendig, dass sie augenblicklich nach Verlassen neutralen Bodens den Kampf aufzunehmen fähig sei und dass jedes Mitglied derselben die Waffen mit sich führe.[3]) Im Nachstehenden einige Beispiele;

Ein englisches Kriegsschiff lag 1800 in neutralem preussischen Wasser, gerade außerhalb desselben befanden sich

---

[1]) Siehe Seite 204 den 2. Satz des Washingtoner Vertrages vom Jahre 1871.

[2]) Lawrence, Seite 504, 505.

[3]) Lawrence, Seite 507. Snow, Seite 121.

Kauffahrer. Das Kriegsschiff sandte seine Boote aus, welche mehrere holländische Handelsschiffe wegnahmen.

Die Prisen wurden vom Prisengerichte als illegal erklärt und freigegeben, da der feindliche Act vom neutralen Territorium ausging.[1])

1828 während des Bürgerkrieges in Portugal organisierten Parteigänger der Donna Maria in England eine Expedition, welche in Terceira (Azoren) landen sollte. Anfangs 1829 schifften sich ungefähr 700 Mann unter Saldanha auf vier unarmierten Schiffen ein, unter der Angabe, nach Brasilien zu segeln.

Die ihnen zugehörigen Waffen waren bereits früher von einem anderen Hafen aus als gewöhnliche Waren abgeschickt worden. Vor Terceira wurde die Expedition von einem englischen Kreuzer angehalten.

Da Saldanha die Landung auf Terceira nicht aufgeben wollte, wurden seine Schiffe vom englischen Kreuzer zurück bis auf 500 Meilen vom englischen Canal geleitet. Der englische Kreuzer kehrte nach Terceira zurück, die portugiesische Expedition landete in Brest.[2])

Der Act der Verhinderung der Expedition war völkerrechtlich begründet, doch wäre es Sache der englischen Regierung gewesen, die Expedition bereits innerhalb des britischen Territoriums an ihrem Abgange zu hindern. Terceira war fremdes Territorium, in dessen Gewässern England keine Jurisdiction zustand.

1870 kehrten eine Menge Franzosen und Deutsche aus den Vereinigten Staaten nach der Heimat zurück, um ihrer Wehrpflicht nachzukommen und es ereignete sich der Fall, dass 1200 Franzosen sich in New York auf zwei französische Schiffe einschifften, welche eine Ladung von Gewehren und Munition an Bord hatten.

Da die erwähnten Franzosen ohne Officiere, nicht militärisch organisiert und nicht bewaffnet waren, hielt die Regierung der Union es für völkerrechtlich nicht zulässig, deren Abfahrt zu verhindern. Allerdings wären die Schiffe im Falle einer Begegnung mit einem preußischen Kreuzer von diesem genommen worden; denn, wenn auch Preußen sich anfangs

[1]) Lawrence, Seite 506.

[2]) Lawrence, Seite 506, 507. Snow, Seite 121.

des Krieges für die Freiheit der Schiffahrt erklärte, so trat hier der Fall der Kriegs-Contrebande ein.[1])

Rosse meint: Das Interesse der internationalen Reciprocität fordert, das Recht der Einberufung der Fahnenpflichtigen seitens der Regierungen gegenseitig zu respectieren. (Rosse, Seite 187.)

3. Die kriegführenden Staaten haben sich allen billigen zum Schutze ihrer Neutralität getroffenen Verfügungen der neutralen Staaten zu unterziehen. Truppen einer Kriegspartei ist der Eintritt auf neutralen Boden verboten.

Die Kriegführenden haben sich den von den neutralen Staaten zum Schutze ihrer Neutralität getroffenen Anordnungen zu fügen.

Wenn sich Truppen der kriegführenden Staaten auf neutrales Territorium zurückziehen oder auf selbes flüchten, haben sie die Waffen abzuliefern und sich der Internierung und den weiteren Anordnungen der neutralen Macht, auf deren Boden sie sind, zu unterwerfen.[2]) Ein Beispiel aus der neuesten Zeit ist der Übertritt Bourbakis auf schweizerischen Boden im deutsch-französischen Kriege.

Schiffen und Flotten Kriegführender ist es in der Regel gestattet, neutrale Häfen anzulaufen, doch haben sie ihr Verhalten nach den Satzungen des Völkerrechtes zu richten, und die besonderen Verfügungen der neutralen Regierung, insofern dieselben nicht gegen das Völkerrecht verstoßen, zu beachten.[3])

4. Die kriegführenden Staaten haben jedem Staat, dessen Neutralität durch sie verletzt worden ist, Genugthuung zu leisten.

Die Kriegführenden haben den neutralen Staaten im Falle der Verletzung ihrer Neutralität Genugthuung zu leisten.

Die Art der Genugthuung ist Gegenstand besonderen Übereinkommens zwischen den betheiligten Staaten.

Wenn durch die Neutralitätsverletzung von Seite der einen Kriegspartei die gegnerische Kriegspartei zu Schaden kam, so hat der betreffende neutrale Staat nach erhaltener Genugthuung, bezüglich dieses Schadens mit letzterer Partei einen Ausgleich zu treffen.

Wenn in neutralen Gewässern ein dem Feinde angehöriges Schiff von einem Kreuzer der Gegenpartei weggenommen wird, so hat diese die Prise dem klageführenden neutralen Staat auszuliefern; letzterer wird sie aber dem Heimatstaate der Prise übergeben.

[1]) Lawrence, Seite 507, 508. Snow, Seite 121.

[2]) Siehe Beschlüsse der Haager Conferenz.

[3]) Siehe das Asylrecht der neutralen Staaten in Kriegszeiten.

Im October 1864 wurde der conföderierte Kreuzer „Florida" im neutralen brasilianischen Hafen Bahia vom unionistischen Dampfer „Wachusett" genommen und als Prise nach den Vereinigten Staaten gebracht.

Brasilien verlangte Genugthuung und die Regierung der Union gestand selbe zu. Der Commandant des „Wachusett" ward vor ein Kriegsgericht gestellt, der Consul der Vereinigten Staaten in Bahia, der zum Angriffe gerathen hatte, wurde entlassen; an der Stelle, wo die Wegnahme geschah, wurde die brasilianische Flagge salutiert, die Bemannung des genommenen Schiffes wurde in Freiheit gesetzt. Die „Florida" sollte den brasilianischen Behörden übergeben werden; sie wurde aber auf der Rhede von Hampton durch ein Transportschiff in den Grund gebohrt.[1])

Das Recht der Angarie (Prestation).

5. Es wird häufig für kriegführende Staaten das Recht beansprucht, neutralen Unterthanen gehöriges Gut, das sich innerhalb des vom Kriegführenden besetzten Territoriums befindet, im Nothfalle zu gebrauchen und selbst zu zerstören. Man nennt dieses angebliche Recht das Recht der Angarie oder der Prestation. Zweifellos ist neutrales festes Eigenthum auf dem Boden Kriegführender den Fährlichkeiten des Krieges ausgesetzt, doch lässt sich hieraus nicht das Recht folgern, neutrale Schiffe in Häfen Kriegführender festzunehmen und als Transportschiffe für eine Expedition gegen den Feind oder zu sonstigen militärischen Zwecken zu verwenden. Es verstößt dies gegen den elementaren Grundsatz, dass der Kriegführende den Krieg mit seinen eigenen Mitteln zu führen habe.

In der Praxis haben aber Acte der beschriebenen Natur auch in den Kriegen der Neuzeit stattgefunden.

Derartige Acte können wegen Dringlichkeit der Umstände allenfalls entschuldigt werden, doch als förmlich berechtigte können sie niemals anerkannt werden. Gegenüber den neutralen Eigenthümern bleibt der Kriegführende selbstverständlich ersatzpflichtig.

1870 versenkten die Deutschen sechs englische Kauffahrer bei Duclair in die Seine, um das Vordringen französischer Kanonenboote stromaufwärts zu verhindern.

Sie entschuldigten ihr Vorgehen mit der Unaufschiebbarkeit der Maßregel, welche das einzige Mittel bot,

[1]) Lawrence, Seite 515. Snow, Seite 123.

um der Gefahr zu begegnen. Es wurde Schadenersatz geleistet.[1])

Ist der neutrale Staat augenscheinlich außerstande, seine Pflichten als Neutraler zu erfüllen und seine Neutralität gegenüber einer Kriegspartei zu behaupten, so ist die andere Kriegspartei, wenn das neutrale Gebiet vom Gegner zu kriegerischen Zwecken benützt wird, nicht mehr verpflichtet, das neutrale Territorium unberührt zu lassen und kann ohne Rücksicht darauf ihre militärischen Maßnahmen treffen.[2])

Fall, dass ein neutraler Staat zu schwach ist, seine Neutralität zu behaupten.

b) Pflichten der neutralen Staaten gegenüber den kriegführenden Staaten.

Diese Pflichten sind zum Theile genau definiert, zum Theile aber solche, über welche verschiedene Auslegungen bestehen und die daher auch in der Praxis nicht in gleicher Weise geübt werden.

1. Die neutralen Staaten dürfen den Kriegführenden keinerlei bewaffnete Hilfe leisten, oder der einen Kriegspartei Vorrechte gestatten, welche sie der anderen Kriegspartei verweigern.

Die neutralen Staaten haben sich jeder bewaffneten Unterstützung von Kriegsparteien und jeder Förderung von deren militärischen Operationen zu enthalten.

Wenn auch laut eines vor dem Kriege abgeschlossenen Vertrages zwei Staaten sich für den Fall, dass einer derselben in Krieg verwickelt wird, zu Hilfeleistungen verpflichtet haben, so ist doch die Erfüllung dieser Vertragsverbindlichkeit unvereinbar mit der Neutralität.[3])

Dieser Grundsatz ist durch die Praxis der letzten hundert Jahre erhärtet.

In einem Vertrage zwischen der Union und Frankreich 1778 war vereinbart, dass im Falle eines Krieges, in welchen Frankreich verwickelt wird, es nur den französischen Kriegsschiffen und Kapern gestattet sein sollte, ihre Prisen in amerikanische Häfen zu bringen.

Den französischen Kreuzern und Kapern sollte es weiters gestattet sein, sich in den besagten Häfen in Stand zu setzen, die Prisen zu verkaufen und mehr Provisionen als bis zur Erreichung des nächsten Heimatshafens nothwendig sind, anzukaufen.

---

[1]) Lawrence, Seite 515, 516, 517.

[2]) Bluntschli, Seite 422.

[3]) Siehe „unvollständige Neutralität“.

England erhob Einsprache gegen die Frankreich gewährten Vorrechte. Die Union löste nach langen Verhandlungen 1800 den gedachten Vertrag.[1])

Die neutralen Staaten dürfen den Kriegsparteien kein Geld und keine Kriegsmittel liefern.

2. Die neutralen Staaten dürfen den Kriegführenden kein Geld und keine Kriegsmittel liefern.

Neutrale Staaten dürfen sich nicht gegenüber kriegführenden Staaten, sei es direct von Regierung zu Regierung, sei es durch Mittelspersonen zur Lieferung und zum Verkaufe von Waffen, Schiffen und anderen Kriegswerkzeugen und zur Zahlung von Geld in Form von Subsidien oder in irgend einer anderen Form herbeilassen.

Periodische Verkäufe von alten Waffen und Vorräthen aus Rücksicht darauf zu sistieren oder zu unterbrechen, weil irgendwo Krieg geführt wird, kann für den neutralen Staat nicht immer verbindlich erscheinen.[2])

Mancherlei Umstände mögen hiebei in Berücksichtigung zu ziehen sein, wie Umfang des Verkaufes, Brauchbarkeit der alten Waffen, Entfernung des Kriegsschauplatzes, Bedeutung des Kriegsfalles u. dgl.; immerhin erscheint es unzweifelhaft als das richtigste, sich derlei Verkäufe zu enthalten.

1863 war ein von der britischen Regierung an einen Privaten verkauftes altes Kanonenboot in die Hände conföderierter Agenten gerathen. Die britische Regierung stellte den Verkauf alter Schiffe bis zur Beendigung des Krieges ein.[3])

Der Congress der Vereinigten Staaten hatte 1868 den Kriegssecretär ermächtigt, veraltete unpassende Waffen und Kriegsvorräthe zum Verkaufe zu bringen.

Der Verkauf hatte bereits begonnen, als der Krieg zwischen Deutschland und Frankreich ausbrach.

Der Verkauf wurde nicht unterbrochen, aus dem Grunde, weil er nur die Fortsetzung einer Reihe von Verkäufen sei, welche bereits vor dem Kriege begonnen hatten. Überdies sei den Kriegführenden keinerlei Bevorzugung gewährt worden, vielmehr werde den als Agenten derselben verdächtigten Individuen die Gelegenheit zum Kaufe verweigert.[4])

---

[1]) Lawrence, Seite 519.

[2]) Lawrence, Seite 520.

[3]) Lawrence, Seite 520.

[4]) Lawrence, Seite 521.

Die Regierung der Union dürfte nach vorurtheilsfreier Ansicht in ihrem Verhalten wohl die äußerste, für einen neutralen Staat zulässige Grenze überschritten haben.

Vom September bis December 1870 wurden von New-York nach Frankreich 55 Geschütze und 378.000 Gewehre verschifft.

Übrigens ist die Annahme wohl nicht völlig abzuweisen, dass die Union den Verkauf auch aus dem Grunde nicht einzustellen willens war, um nicht eine günstige Gelegenheit vorübergehen zu lassen, ihre alten Waffen und Vorräthe bei guten Preisen an den Mann zu bringen.

Ein Geldanlehen oder Geschenk von einem neutralen Staat an einen kriegführenden Staat, desgleichen die von einer neutralen Regierung übernommene Garantie für ein Anlehen einer Kriegspartei ist eine schwere Verletzung der Neutralität.

Anders verhält sich die Sache, wenn Angehörige eines neutralen Staates einem kriegführenden Staate Anlehen gewähren. Dies sind commerzielle Geschäfte, welche sich einer wirksamen Controle entziehen und welche die Unterthanen eines neutralen Staates auf eigenes Risico eingehen. Geld ist Kriegs-Contrebande und allen Fährlichkeiten ausgesetzt, welchen diese unterliegt. Die Verpflichtung der neutralen Regierungen in derlei Angelegenheiten kann nicht weiter gehen, als ihren Organen zu verbieten, irgend wie, direct oder indirect, bei diesen Geschäften die Hand zu bieten.

Dies hat Anwendung auf alle Verkäufe von Waffen, militärischen Vorräthen und Kriegswerkzeugen, sowie auf alle Geldanlehen.

1885 wurde der Generalconsul der Union in Shanghai gelegentlich eines Verkaufsgeschäftes, womit amerikanischen Bürgern gehörige Dampfer in den Besitz der chinesischen Regierung übergehen sollten, angewiesen, sich angesichts der damals herrschenden Feindseligkeiten zwischen China und Frankreich jeder consularen Vermittlung zu enthalten.[1]

Die neutralen Staaten dürfen in ihren Territorien keine Durchzüge von Truppen der Kriegs-

3. Die neutralen Staaten dürfen auf ihrem Grund und Boden keinen Durchzug von Truppen einer kriegführenden Macht und innerhalb ihrer Grenzen keine Werbung für den Kriegsdienst von Seite eines kriegführenden Staates dulden.

[1]) Lawrence, Seite 523 u. 524.

parteien, keine Werbungen für diese gestatten. Sie dürfen ihren Staatsangehörigen nicht erlauben, in die Kriegsdienste einer Kriegspartei zu treten.

Was den Durchzug von Truppen durch neutrales Gebiet anbelangt, so hat das Verbot eines solchen erst in neuerer Zeit allgemeine völkerrechtliche Geltung erlangt.

Als 1870 Deutschland an Belgien das Ansuchen stellte, seine Verwundeten und Kranken durch belgisches Gebiet zurückbefördern zu dürfen, wurde dieses Anliegen mit der Motivierung abgelehnt, dass dessen Gewährung den deutschen Heeren den Nachschub von Truppen und Vorräthen einseitig erleichtern würde. Frankreich erklärte seinerseits die Genehmigung des Ansuchens als einen Bruch der Neutralität zu betrachten.[1])

Der einzige in der neueren Zeit vorgekommene einschlägige Fall ereignete sich, als 1877 Rumänien den Durchzug der russischen Armee nach der Donau gestattete. Dies war aber die Einleitung zur Allianz Rumäniens mit Russland behufs vollständiger Befreiung von der türkischen Suzeränität.[2])

Auf neutrales Territorium gedrängte Truppen kriegführender Staaten sind von der neutralen Macht zu entwaffnen und zu internieren. (Siehe Beschlüsse der Haager Conferenz.) Letzteres gilt auch von den Gefangenen, welche sie allenfalls mit sich führen. Wenn Schiffe kriegführender Staaten, welche Kriegsgefangene an Bord haben, in neutrale Häfen einlaufen, so haben die Localbehörden keinerlei Verfügungsrecht bezüglich dieser Gefangenen.

Für den Fall aber, dass Kriegsgefangene ans Land geflohen sind, dürfen dieselben auf neutralem Boden durch Agenten des Kriegführenden nicht verfolgt und gefangen werden. Der neutrale Staat selbst ist nicht berechtigt, sie durch seine Organe festnehmen und ausliefern zu lassen.[3])

Die öffentliche Werbung von Truppen innerhalb neutralen Territoriums für fremde Kriegsdienste kam in neuerer Zeit überhaupt nur in der Schweiz vor.

Die Bundesregierung erließ 1859 ein Gesetz, welches den schweizerischen Staatsangehörigen den Eintritt in fremde Kriegsdienste verbot, und die Anwerbung schweizerischer Contingente seitens Fremder als ein Verbrechen erklärte.[4])

---

[1]) Lawrence, Seite 526. — Snow, Seite 120.

[2]) Lawrence, Seite 527.

[3]) Lawrence, Seite 528.

[4]) Lawrence, Seite 529.

Die neutralen Staaten dürfen ihren Unterthanen nicht gestatten, in den Kriegsdienst eines kriegführenden Staates zu treten oder Kaperbriefe anzunehmen.

Es kann den neutralen Staaten allerdings nicht zugemuthet werden, zu verhindern, dass einzelne Personen Kriegsdienst bei einer Kriegspartei nehmen, wohl aber kann man verlangen, dass sie Maßregeln gegen den Zuzug ergreifen, sobald die Zahl der Unterthanen, welche die Grenzen in der offenbaren Absicht überschreiten, sich einem kriegführenden Heere anzuschließen, eine Höhe erreicht, dass die Bewegung der Aufmerksamkeit der staatlichen Behörden unmöglich entgehen kann. Übrigens ist dies eine Pflicht, deren Erfüllung große Schwierigkeiten in dem Falle bereitet, als die Mehrheit der Angehörigen eines Staates gegenüber einer der Kriegsparteien lebhafte Sympathien nährt, — ein Umstand, der allerdings keinen Einfluss auf die stricte Einhaltung der Obliegenheiten neutraler Staaten üben soll und darf.

Es ist Lotsen neutraler Staaten verboten, an Bord der zu kriegerischen Operationen verwendeten Schiffe Lotsendienste zu verrichten, es sei denn, dass es sich um eine Lotsung in und aus einem neutralen Gewässer handelt.

1870 erließ das englische Handelsamt ein allgemeines Verbot eines solchen Dienstes. „Britische Lotsen dürfen keine Kriegsschiffe irgend einer der kriegführenden Mächte führen, außer in britischen Gewässern innerhalb dreier Meilen von der Küste.[1])

Die mit Wissen eines neutralen Staates erfolgte Annahme von Kaperbriefen seitens seiner Staatsangehörigen ist selbstverständlich ein eclatanter Bruch der Neutralität.

Die neutralen Staaten haben in ihren Territorien die Ausrüstung und jede Förderung kriegerischer Expeditionen zu verhindern.

4. Neutrale Staaten dürfen nicht erlauben, dass innerhalb ihres Gebietes Agenten der kriegführenden Staaten oder ihre eigenen Staatsangehörigen kriegerische Expeditionen ausrüsten oder die militärische Leistungsfähigkeit eines Schiffes oder einer Expedition eines kriegführenden Staates erhöhen.

Während des amerikanischen Bürgerkrieges war der conföderierte Kreuzer „Shenandoah“ in den Hafen von Melbourne eingelaufen und hatte hier heimlicherweise seine Bemannung ergänzt. England hatte später hiefür Entschädigung zu leisten.

[1]) Perels, Seite 230.

Es wurde früher, als von den analogen Pflichten der kriegführenden Staaten gegenüber neutralen Staaten die Rede war, über das Wesen kriegerischer Expeditionen, welche denselben verboten sind, eine Erläuterung zu geben versucht; es erscheint angezeigt, hier auf den gleichen Gegenstand zurückzukommen, und denselben mehr vom Standpunkte der Neutralen ins Auge zu fassen.

Wann ist die Lieferung von Kriegsschiffen und Waffen seitens neutraler Staatsangehöriger als kriegerische Expedition zu beurtheilen?

Es fragt sich, wann wird die Lieferung von Kriegsschiffen und Waffen seitens Neutraler zur kriegerischen Expedition? Das beste Beispiel zur Beantwortung dieser Frage gibt uns der Fall „Alabama“.

Die „Alabama“, in England als Kriegsschiff gebaut, lief am 29. Juli 1862, ohne Waffen und Kriegsbemannung, von Liverpool aus. Am nächsten Tage verließ ein Theil der Bemannung Liverpool an Bord des Schleppers „Hercules“ und traf die „Alabama“ in der Mölfra-Bai nahe bei Beaumaris.

Am 13. August verließ Capitän Semmes mit dem Rest der Bemannung und mit einem Theile der Armierung an Bord der „Bahama“ Liverpool.

Um dieselbe Zeit ging die Bark „Aggripina“ mit dem Rest der Bewaffnung von London aus nach Terceira (Azoren) in See. Dort fanden sich „Aggripina“, „Bahama“ und „Alabama“ zusammen. Die Bewaffnung und Bemannung ward auf die „Alabama“ überschifft. Diese hisste die Flagge der Conföderation und begann nun ihre weltbekannten Kreuzungen.

Es braucht nicht erst betont zu werden, dass die Armierung und Bemannung der „Alabama“ in den Gewässern von Terceira, das dem damals neutralen Portugal gehörte, für sich allein einen Neutralitätsbruch darstellt.

Auf ähnliche Weise wurden die Kreuzer „Florida“, „Georgia“ und „Shenandoah“ von England aus der Conföderation zur Disposition gestellt.[1])

Die Lieferung von Kriegsschiffen oder zu solchen adaptierten Schiffen, von Waffen und Kriegsbemannung wird, wenn auch Schiffe, Waffen und Bemannung vereinzelt die neutralen Gewässer verlassen, zur kriegerischen Expedition, wenn die betreffenden Schiffe an einem bestimmten Rendezvous außerhalb des Bereiches dieser Gewässer zusammentreffen und dort die völlige Instandsetzung der Kriegsschiffe erfolgt.

---

[1]) Lawrence, Seite 544, 545.

Denn hier liegt nicht ein einfaches Handelsgeschäft vor, sondern eine durch neutrale Staatsangehörige oder doch mit deren Hilfe zustande gekommene militärische Action.

Entschädigungspflicht neutraler Staaten.

5. Die neutralen Staaten haben jenen kriegführenden Staaten, welche ernstlich und speciell infolge Vernachlässigung der neutralen Obliegenheiten seitens der erstern geschädigt worden sind, Entschädigung zu leisten.

Die „Alabama"-Frage und das Schiedsgericht.

Dieses Princip hat erst in neuerer Zeit feierliche Anerkennung gefunden. Die Schäden, für welche der Kriegführende Ersatz beanspruchen kann, müssen aber solche sein, welche ihn unmittelbar und in nachhaltiger Weise getroffen haben. Die Ansprüche des kriegführenden Staates müssen auf speciellen Thatsachen beruhen.

Die nordamerikanische Union verlangte von England Entschädigung für die Verluste, welche ihr Handel durch die in England für die Conföderierten gebauten und ausgerüsteten Kreuzer erlitten hatte. England glaubte sich den Ansprüchen der Union gegenüber passiv verhalten zu können. Ein Krieg drohte auszubrechen.

1871 kam der Vertrag von Washington zustande, laut welchem zur Entscheidung der sogenannten „Alabama Claims" (Alabama-Forderungen) ein Schiedsgericht bestellt wurde.

Der Vertrag enthielt überdies die Grundsätze, welche für jeden neutralen Staat verbindlich sein sollten, und die das Schiedsgericht seiner Entscheidung zugrunde zu legen hatte.

Diese Grundsätze waren die drei nachstehenden:

1. „Eine neutrale Regierung ist verpflichtet, gebürende Sorgfalt zu verwenden, um zu verhindern, dass innerhalb ihrer Jurisdiction irgend ein Schiff, von welchem aus stichhältigen Gründen anzunehmen ist, dass es zur Kreuzung oder Kriegführung gegen eine Macht bestimmt sei, mit der sie in Frieden ist, ausgerüstet, armiert oder bemannt wird; weiters dieselbe Sorgfalt darauf zu verwenden, die Abfahrt jedes zur Kreuzung und Kriegführung, wie oben, bestimmten Schiffes aus ihren Gewässern zu verhindern, wenn ein solches Schiff im ganzen oder zum Theil innerhalb ihrer Jurisdiction speciell für Kriegszwecke in den Stand gesetzt worden ist."

2. „Sie darf nicht erlauben oder dulden, dass einer der Kriegführenden ihre Häfen oder Gewässer als Basis maritimer Operationen gegen den anderen, zum Behufe der Erneuerung oder Vermehrung seiner militärischen Vorräthe oder Waffen, oder zur Ergänzung seiner Bemannung benütze."

3. „Sie hat in ihren Häfen und Gewässern und betreffs aller Personen innerhalb ihrer Jurisdiction die gebürende Sorgfalt zu verwenden, um jede Verletzung der vorbeschriebenen Obliegenheiten und Pflichten zu verhindern.[1])

Das Schiedsgericht schied unter den mannigfachen Forderungen der Union jene aus, welche allgemeiner Natur und als nothwendige Kriegsfolgen zu betrachten waren.

Es beschränkte sich auf bestimmte Thatsachen, wie sie durch die Ausrüstung und Armierung conföderierter Kreuzer seitens englischer Unternehmer gegeben waren.

Der Ausdruck in den obigen Grundsätzen „gebürende Sorgfalt" gab Anlass zu Meinungsverschiedenheiten zwischen der Union und England.

Das Schiedsgericht definierte denselben dahin, dass seitens der neutralen Staaten die „gebürende Sorgfalt" „im genauen Verhältnisse" zu den Gefahren zu stehen habe, welchen die Kriegführenden durch die Vernachlässigung der neutralen Obliegenheiten seitens der neutralen Staaten ausgesetzt sind.[2])

Diese Erläuterung ist kaum geeignet, die Sache aufzuklären.

Die Ansicht des Völkerrechtslehrers Lawrence dürfte hingegen den richtigen Weg anzeigen. Es handelt sich hier um eine Art Schmuggel, und der neutrale Staat wird des ehesten durch analoge Mittel denselben bekämpfen, wie den gewöhnlichen Warenschmuggel.[3])

Allerdings bleibt es auch dann für den neutralen Staat eine schwierige Aufgabe seiner Pflicht völlig zu genügen; denn, wie im Vorstehenden ausgeführt, wird die schließliche Instandsetzung des für den Dienst einer Kriegspartei bestimmten Schiffes außerhalb der neutralen Gewässer

---

1) Lawrence, Seite 550, 551.

2) Lawrence, Seite 538.

3) Lawrence, Seite 539, 540.

erfolgen. Der neutrale Staat wird daher in erster Linie dafür zu sorgen haben, dass er die Abfahrt von Schiffen aus seinen Häfen verhindere, welche ursprünglich für Kriegszwecke und mit der Bestimmung für den Dienst einer Kriegspartei auf den Werften seines Landes gebaut werden.[1])

Der Schiedsspruch verurtheilte England in der Angelegenheit der „Alabama Claims“ zur Zahlung einer Entschädigung von $15^1/_2$ Millionen Dollars an die Union.

Eine andere wichtige Frage, welche sich an die oben angeführten Vertragspunkte knüpft, ist folgende: wie ist ein Kriegsschiff, welches durch den beschriebenen Neutralitätsbruch[2]) in die Gewalt (Besitz) einer Kriegspartei gekommen und von dieser in den Stand seiner Kriegsmarine aufgenommen worden ist, zu behandeln, wenn es in die Gewässer des Staates gelangt, in denen der Neutralitätsbruch begangen worden ist?

England trat mit der Ansicht hervor, dass dem besagten neutralen Staat keine Obliegenheit erwachse, sich dieses Schiffes zu versichern, wenn es später einen seiner Häfen anlaufe.

Denn dasselbe genießt als legales Kriegsschiff die Immunität von der Jurisdiction der neutralen Staaten, deren Häfen es besucht.

Die Union stimmte dieser Anschauung insofern bei, als es sich um Kriegsschiffe eines souveränen Staates handelt, nicht aber, wenn diese einer kriegführenden Partei, jedoch nicht einem anerkannten souveränen Staate angehören.

Der Ausspruch des Schiedsgerichtes lautete dahin, dass die Folgen der Neutralitätsverletzung durch die Einverleibung in den Stand der Marine eines kriegführenden Staates nicht aufgehoben werden und legte den durch den Neutralitätsbruch betroffenen Staaten die Pflicht auf, solche Schiffe, wenn sie späterhin ihre Häfen anlaufen, festzunehmen, wenn sie auch anerkannten und altbegründeten Staaten angehören.[3])

[1]) Lawrence, Seite 549. Übrigens dürfte die fragliche Überwachung Schwierigkeiten bei Bau und Instandsetzung von Kreuzern, Depotschiffen u. s. w. begegnen, da Handelsdampfer oft leicht für solche Zwecke herzurichten sind, aber nicht betreffs gepanzerter Schiffe.

[2]) In diese Kategorie von Schiffen sind auch in neutralen Gewässern weggenommene, vom Captor sodann zu Kriegsschiffen hergerichtete Schiffe zu rechnen.

[3]) Lawrence. Seite 551, 552.

Der Schiedsspruch erscheint gerecht, doch ist er vom praktischen Standpunkte aus schwer durchführbar; er birgt für die Zukunft eine reiche Quelle von Conflicten in sich.

Angesichts der mit obiger Frage verknüpften Schwierigkeiten dürfte keine andere Lösung erübrigen, als dass man bei Aufrechthaltung der Entschädigungspflicht des der Neutralitätsverletzung schuldigen Staates, die Kriegsschiffe, welche durch diesen Neutralitätsbruch in den Besitz eines kriegführenden Staates oder einer anerkannten kriegführenden Partei gelangt sind, nicht anders als rechtmäßige Kriegsschiffe derselben behandelt. Das Ergebnis des Neutralitätsbruches wird auf diese Weise allerdings unantastbar erklärt; doch anderseits bleibt der betreffende neutrale Staat für das völkerrechtliche Verbrechen verantwortlich.

Die oben citierten Satzungen des Vertrages von Washington, welchen auch das Institut für internationles Recht 1874, wenn auch nicht völlig in der Form, doch dem Inhalte nach beigestimmt hat,[1]) haben nicht die allgemeine Anerkennung der Staaten gefunden, haben daher auch keine allgemeine völkerrechtliche Verbindlichkeit.[2])

Veröffentlichung allgemeiner Normen seitens neutraler Staaten zur Wahrung ihrer Neutralität.

Es besteht die Gepflogenheit, dass die neutralen Staaten bei Ausbruch eines Krieges allgemeine Normen (Neutralitäts-Erklärung) veröffentlichen, nach denen ihre Unterthanen das Verhalten gegenüber Kriegführenden einzurichten haben.[3])

c) Mittel der neutralen Staaten ihre Neutralität zu wahren und zu vertheidigen. Das Asylrecht der neutralen Staaten in Kriegszeiten.

Mittel der neutralen Staaten ihre Neutralität zu wahren.

1. Das nächstliegende Mittel ist die diplomatische Beschwerde.

In der Regel wird diese Erfolg haben, insofern jedem kriegführenden Staate daran liegen wird, sich auf gutem Fuß mit den am Kriege nicht theilnehmenden Staaten zu erhalten.

2. Ein zweites Mittel ist, bei Ausübung des Asylrechtes derartige Maßregeln zu treffen, welche geeignet erscheinen, Verletzungen der Neutralität seitens der Kriegsschiffe der kriegführenden Staaten hintanzuhalten.

[1]) Snow, Seite 127.

[2]) Lawrence, Seite 553. Snow, Seite 127.

[3]) Siehe II. Band.

3. Das dritte Mittel ist die Anwendung von Gewalt, um die Kriegführenden zu ihren Pflichten gegenüber Neutralen zu zwingen.

Das Asylrecht der neutralen Staaten in Kriegszeiten.

Das Asylrecht ist das Recht jedes souveränen Staates, fremde Staatsangehörige in seinem Gebiete zuzulassen und die Bedingungen festzusetzen, unter denen er den Eintritt und Aufenthalt auf seinem Boden gestattet.

Auf maritime Verhältnisse angewendet, bedeutet es das Recht, fremden Schiffen das Einlaufen in seine Häfen und deren Aufenthalt in denselben bedingungsweise zu erlauben.

Das Asylrecht gewinnt besonders in Kriegszeiten hohe Bedeutung, da dessen Handhabung von Seite der neutralen Staaten nicht ohne Einfluss auf den Verlauf des Krieges bleiben kann.

Kriegsschiffe kriegführender Mächte werden in der Regel in neutralen Häfen zu vorübergehendem Verweilen unter der Voraussetzung zugelassen, dass sie, wie früher schon erläutert worden ist, ihre Pflichten gegen den neutralen Uferstaat erfüllen.

Maßnahmen zur Wahrung der Neutralität.

Dieser wird innerhalb seiner völkerrechtlichen Befugnisse Maßnahmen treffen, wie sie ihm gut dünken, um einerseits Feindseligkeiten in seinen Gewässern und in deren Nähe möglichst zu verhindern und Verwicklungen mit den Kriegführenden zu vermeiden, anderseits um seine Küsten und Gewässer gegen Ausschreitungen der Kriegführenden zu wahren.

Die 24-Stunden-Regel.

Eine der ältesten und üblichsten Maßregeln dieser Art ist die 24-Stunden-Regel. Sie besteht darin, dass, wenn Kriegsschiffe beider Kriegsparteien oder Kriegsschiffe der einen Partei und Handelsschiffe der anderen Partei sich zu gleicher Zeit in einem neutralen Hafen befinden, wenigstens 24 Stunden zwischen der Abfahrt der zuerst Auslaufenden und der Abfahrt ihrer Gegner zu verstreichen haben.

Eine andere Maßregel ist, die auslaufenden Kriegsschiffe der gegnerischen Parteien durch ein Kriegsschiff der eigenen Flagge bis über die Grenzen der eigenen Territorialgewässer

hinaus begleiten, oder auch den Kampf der Gegner überwachen zu lassen, wie es in neuester Zeit vorgekommen ist. So wurden „Alabama“ und „Kearsage“, als sie zum Entscheidungskampfe in See gingen, von einem französischen Panzerschiffe begleitet.

Als sich während des deutsch-französischen Krieges das deutsche Kanonenboot „Meteor“ und das französische Kanonenboot „Bouvet“ in der Nähe Havanas schlugen, wachte ein spanisches Kriegschiff darüber, dass der Kampf die Grenze der spanischen Territorialgewässer nicht überschreite.

Manchmal begnügte man sich mit dem Ehrenwort der Schiffs-Commandanten, innerhalb oder in der Nähe der neutralen Gewässer Feindseligkeiten nicht zu beginnen. Größere Vorsichtsmaßregeln wurden häufig gegen Kaper getroffen.

Die Möglichkeit, den Zweck der „24-Stunden-Regel“ zu vereiteln, ward durch das Verhalten des unionistischen Kriegsschiffes „Tuscarora“ während seines Aufenthaltes im Hafen von Southampton, December 1861 und Jänner 1862, dargethan. Der Kreuzer „Nashville“ der Conföderation nahm in diesem Hafen Reparaturen vor. Die „Tuscarora“ blieb unter Dampf vor Anker; sowie „Nashville“ auszulaufen versuchte, ging sie in See, kehrte aber unter dem Vorwande, die Abreise verschieben zu müssen, vor Ablauf von 24 Stunden zurück. Diesen Vorgang wiederholend blockierte sie thatsächlich die „Nashville“.

Schließlich ward diese von einem britischen Kriegsschiffe in See begleitet, während der „Tuscarora“ verboten wurde, vor 24 Stunden den Ankerplatz zu verlassen.

Dies und andere Umstände bestimmten die englische Regierung im Jänner 1862 eine Reihe von Neutralitätsvorschriften zur Verschärfung der bestehenden zu erlassen.

Maßnahmen Englands während des nordamerikanischen Bürgerkrieges.

Von der „24-Stunden-Regel“ ausgehend, bestimmte sie weiters, dass Kriegsschiffe der kriegführenden Parteien innerhalb 24 Stunden nach ihrer Ankunft den Hafen zu verlassen haben, es sei denn, dass sie mehr Zeit zur Deckung ihrer Bedürfnisse für den Unterhalt und die Schiffahrt oder zur Vornahme von Reparaturen brauchten. In diesem Falle werde ihnen eine specielle Erlaubnis für einen längeren Aufenthalt gewährt werden. Sie haben aber innerhalb 24 Stunden nach Behebung der Ursache ihres längeren Verweilens in See zu gehen.

An Lebensmitteln und anderen Vorräthen für die Bemannung können sie nach Bedarf einkaufen; doch an Kohlen wird ihnen nur ein Ausmaß zugestanden, das zur Fahrt nach dem nächsten Hafen ihres Heimatsstaates ausreicht.

Innerhalb dreier Monate können sie in britischen Gewässern nicht zweimal Kohlen einnehmen.

Diese Vorschriften wurden in den folgenden Kriegen von der britischen Regierung erneuert.

Die Union adoptierte sie 1870 bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges. Andere Mächte haben sie ganz oder zum Theile angenommen.[1])

Die angeführten Regeln haben jedoch bisher die Geltung völkerrechtlicher Satzungen nicht erhalten.

Es ist zu erwarten, dass die schwächeren Seestaaten bei diesen Fragen je nach dem Falle zunächst ihre eigenen Interessen zu Rathe ziehen und es verhindern werden, dass die großen Seemächte auf völkerrechtlicher Basis sich ausschließlich die Möglichkeit der Seekriegführung verbürgen.

Dieser Fall könnte eintreten, wenn das Einnehmen von Kohlen, die auch einen eminenten Actionswert darstellen, in neutralen Häfen völkerrechtlich verboten würde.

Nur Seestaaten mit ausgedehntem Colonialbesitz wären stets in der Lage, für ihre bedrohten Interessen allerwärts mit Waffengewalt einzutreten.

Behandlung der Prisen Kriegführender in neutralen Gewässern.

Um noch der Behandlung der Prisen in neutralen Gewässern zu erwähnen, so wurden solche bis in die neuere Zeit meistens in neutralen Häfen zugelassen. Es kam auch vor, dass neutrale Staaten den Verkauf derselben gestatteten, wenn die Prise seeuntüchtig geworden war oder die Ladung stark gelitten hatte. Doch in neuerer Zeit wurden betreffs der Prisen nach und nach schärfere Maßregeln in Anwendung gebracht. Manche Staaten ließen sie nur in bestimmten Häfen zu, andere schlossen sie, mit Ausnahme von Fällen der Seenoth, von ihren Häfen ganz aus. Letztere Maßregel, weil zu weit gehend, insolange das schwimmende Privatgut zur See in Kriegszeiten nicht freigegeben ist, erscheint geeignet die Befürchtung zu erhöhen, dass hiedurch Ausschreitungen der Kriegführenden durch häufige Zerstörung der Prisen hervorgerufen werden.

[1]) Lawrence, Seite 510, 511.

Über Prisen, welche in neutralen Gewässern gemacht werden, steht dem betreffenden neutralen Staate die Jurisdiction zu, mag das genommene Gut von Anbeginn in den Gewässern, in denen es aufgebracht worden war, verblieben oder einige Zeit nach der Wegnahme in selbe zurückgebracht worden sein. Die Zurückstellung der Prise erfolgt auf administrativem Wege oder durch die neutralen Gerichte.

Ein alter Usus weist auch Prisen, welche durch ein in einem neutralen Hafen ausgerüstetes oder militärisch verstärktes Kriegsschiff während seiner ersten Kreuzung nach dem Auslaufen aus dem besagten Hafen gemacht worden sind, an die Gerichtsbarkeit dieses neutralen Staates für den Fall, als die Prisen von dem bezeichneten Kriegsschiffe in einen seiner Häfen gebracht werden.[1]) (Siehe Abschnitt VI „Feld der Wirksamkeit der Prisengerichte".)

Wir haben nunmehr des dritten Mittels, beziehungsweise Rechtes behufs Wahrung der Neutralität zu gedenken: der Gewaltmaßregeln.

Gewaltmaßnahmen zur Wahrung der Neutralität.

Der neutrale Staat hat das Recht, jeder Anwendung von Gewalt von Seite eines Kriegführenden Gewalt entgegenzustellen.

Wenn ein Kreuzer in den Gewässern eines neutralen Staates ein Schiff wegzunehmen versucht, ist dieser vollauf berechtigt, die Wegnahme mit Gewalt zu verhindern, mag auch hiebei der Angreifer zerstört werden.

Das in Rede stehende Recht wird von einigen Völkerrechtslehrern über die neutralen Gewässer hinaus ausgedehnt, indem sie die Verfolgung des schuldigen Schiffes auf die hohe See unmittelbar nach der That als völkerrechtlich zulässig erklären.[2])

1891 verfolgte der nordamerikanische Kreuzer „Charleston" zur Zeit des chilenischen Bürgerkrieges den chilenischen Dampfer „Etata", welcher von St. Diego entkommen war, nachdem er durch Einschiffung einer Ladung von Waffen die Neutralität der Union verletzt hatte. Die Jagd war erfolglos, und hiemit auch kein Anlass geboten, deren Berechtigung in Frage zu ziehen.

Das Institut für internationales Recht erklärte sich in seiner Sitzung zu Paris 1894 für das hier in Frage stehende

[1]) Lawrence, Seite 556.

[2]) Snow, Seite 123.

Recht der neutralen Staaten. Die in den neutralen Gewässern begonnene Jagd nach dem schuldigen Schiff könne in die hohe See fortgesetzt werden.

Das Recht der Verfolgung und Wegnahme endet erst, wenn das besagte Schiff einen Hafen seiner Eigenküste oder jenen einer dritten Macht erreicht hat. — Zur völkerrechtlichen Geltung ist diese Erklärung nicht gelangt.[1])

Die bewaffnete Neutralität.

Die bewaffnete Neutralität zur See.

Diese äußert sich zur See durch die Geleitung von neutralen Kauffahrern durch Kriegsschiffe derselben Flagge. Zweck ist, den eigenen Seehandel gegen die Belästigungen und Ausschreitungen von Kreuzern kriegführender Mächte zu schützen.

Historisches.

Der erste Staat, welcher auf diese Weise seinen Seehandel zu schützen versuchte, war Schweden (1653). Dem Beispiele Schwedens folgte Holland. Bald darauf schlossen mehrere Staaten unter sich besondere Verträge über Convoyierung ihrer Schiffe in Kriegszeiten, darunter die nordamerikanische Union, welche bis heute am Recht der Convoyierung festhält.

Der bewaffneten Neutralität der nordischen Mächte 1800 lag die gleiche Tendenz zugrunde. 1801 kam zwischen Russland und Großbritannien ein Vertrag zustande, welcher ein Durchsuchungsrecht gegenüber neutralen Schiffen unter Convoi zugestand, aber einen speciellen Vorgang festsetzte.

Die Papiere der convoyierten Schiffe waren zuerst an Bord des Geleitschiffes zu prüfen, und erst, wenn ein Verdacht vorlag, sollten die Kauffahrer einer Durchsuchung unterzogen werden.

Die Angelegenheit gerieth später in Vergessenheit, und die Pariser Declaration 1856 schweigt über das Convoi-Recht

Alle europäischen Seestaaten haben dasselbe anerkannt nur Großbritannien fordert das unbegrenzte Durchsuchungsrecht.

Die Gründe, die es vorgibt, sind: dass ein einzelner Officier leicht einer Täuschung unterliege; dass es nicht angehe, an die Stelle der Verantwortlichkeit des Staates die individuelle

---

[1]) Lawrence, Seite 555.

zu setzen; überdies weise die Anwesenheit von neutralen Kriegsschiffen darauf hin, dass dem Recht der Kriegführenden die Gewalt entgegengesetzt werden solle.

Schließlich beständen über die Objecte der Kriegs-Contrebande je nach den Staaten verschiedene Bestimmungen, während für die Kreuzer der Kriegführenden ausschließlich jene ihres Heimatsstaates Geltung haben können.

Großbritannien verhängte über die convoyierten Schiffe im Falle der Verweigerung der Durchsuchung die Confiscation. Als 1798 eine Anzahl schwedischer Kauffahrer unter Escorte einer Fregatte von einem englischen Geschwader genommen worden war, verfielen sie, obwohl kein nennenswerter Widerstand geleistet worden war, der Confiscation.[1])

Stand der Convoi-Frage in der Gegenwart.

Die Reglements der nordamerikanischen Vereinsstaaten schreiben betreffs Convoyierung vor, dass der Commandant des oder der Geleitschiffe nicht gestatten dürfe, dass Schiffe unter seiner Escorte von irgend einem Kreuzer Kriegführender oder von anderen Kreuzern durchsucht oder angehalten werden; dass er sich überzeugt haben müsse, dass kein Schiff Kriegs-Contrebande nach einem Hafen einer Kriegspartei an Bord führe, und dass er sich über alle Details betreffs Eignerschaft und Nationalität der Schiffe des Convoi unterrichtet habe. Analoge Vorschriften gelten in Deutschland, Italien, Frankreich, Österreich-Ungarn, Russland, in den skandinavischen Staaten und in Spanien.[2])

Die Erklärung des Convoi-Commandanten, dass die unter seinem Befehle und unter seinem Schutze befindlichen Schiffe derselben Nationalität wie er selbst, und bezüglich der Ladung frei von Kriegs-Contrebande sind, muss den Kreuzern der Kriegführenden genügen, um von jedem Versuch einer Durchsuchung oder Anhaltung abzustehen.[3])

Sollte der Kreuzer dem Convoi-Commandanten stichhältige Verdachtsgründe bezüglich einzelner Schiffe des Convoi vorbringen, z. B. dass sich fremde Schiffe während schweren Wetters oder Nebel in das Convoi eingeschlichen haben, so wird der Convoi-

[1]) Lawrence, Seite 571—574.

[2]) Snow, Seite 160, 161.

[3]) Rosse, Seite 265. Ortolan, Seite 237. Snow, Seite 161.

Commandant eine Durchsuchung anordnen, zu der er einen Officier des Kreuzers als Augenzeugen einladen kann.[1])

Das eben beschriebene Verfahren ist gewiss als ein vollauf berechtigtes anzuerkennen; denn der Convoi-Commandant, von seiner Regierung mit der Führung des Convoi beauftragt, steht dem Kreuzer als Vertreter seines Staates gegenüber; es kann daher nicht von einer individuellen Verantwortlichkeit statt jener des Staates die Rede sein; es steht nicht dem Recht Gewalt gegenüber; und insofern es sich um die Führung von Kriegs-Contrebande handelt, ist es naturgemäß, dass hiefür die Bestimmungen der Kriegführenden, nicht jene der Neutralen maßgebend sind.

Die Einwände Englands gegen das Convoi-Recht sind daher nicht völlig begründet und scheinen mehr auf dem Bewusstsein der Macht als des Rechtes zu basieren.

Nach dem Vorhergehenden ergibt sich von selbst, dass kein neutrales Kriegsschiff Kauffahrern einer kriegführenden Macht sein Geleite antragen oder leihen darf.

Wenn der Convoi-Commandant Schiffe anderer neutraler Staaten unter Convoi nimmt — was sich unter Umständen rechtfertigen lassen mag — so ist hiemit principiell für dieselben kein Immunitätsrecht geltend zu machen.

Wenn sich neutrale Handelsschiffe dem Convoi eines Kriegführenden anschließen, setzen sie sich der Gefahr der Wegnahme aus, und können, da sie hiemit ihren neutralen Charakter gewissermaßen verleugnen, von einem Prisengericht

---

[1]) Ortolan, Seite 241. Es werden übrigens bezüglich des letzterwähnten Vorganges auch von Völkerrechtslehrern abweichende Regeln festgehalten, welchen jedoch nicht bedingungslos beigestimmt werden kann.

„Im Falle der Kreuzer ernste Verdachtsgründe vorbringt, wird die Durchsuchung des verdächtigen Schiffes vorgenommen, bei welcher das geleitende Kriegsschiff durch einen Officier zu vertreten ist. Erweist sich der Verdacht als richtig, so ist dem Convoi-Commandanten hievon Anzeige zu machen. Dieser kann einen Officier beauftragen, der Stellung des visitierten Schiffes vor das nächste Prisengericht und der Verhandlung vor demselben im Interesse des neutralen Verkehrs beizuwohnen." (Bluntschli, Seite 446.)

„Hat sich die Nothwendigkeit der Visitation ergeben, so soll dem Convoi-Befehlshaber anheim gestellt werden, einen Officier zu derselben abzuordnen." (Perels, Seite 295.)

verurtheilt werden, während sie allein segelnd, frei passiert wären.[1])

Schluss-bemerkungen.

Neutrale Convois werden angesichts des heutigen Verkehres, der kaum eine Beschränkung in der freien Wahl der Abfahrtszeit und der Route verträgt, in der Zukunft nur dann vorkommen, wenn Willkürlichkeiten und Gewaltstreiche der Kriegführenden deren Wiederaufleben nothwendig machen.

Leider sind da und dort Tendenzen aufgetaucht, welche nur zu sehr befürchten lassen, dass es im nächsten Seekriege an derlei barbarischen Acten nicht fehlen wird.

Die Sicherheit der neutralen Staaten ist und bleibt eine Machtfrage. Hieraus erwächst für sie, insolange sich nicht zwischen den Staaten annähernd ein militärisches Gleichgewicht zur See herausgebildet hat, die Pflicht, für einander einzustehen, und im Falle, als einer von ihnen in seinen Rechten beeinträchtigt wird, sich vereint gegen den Übertreter des Völkerrechtes zu kehren.

Die Aufnahme der allgemeinen Grundsätze des Völkerrechtes, soweit dies thunlich, in die Reichs-, beziehungsweise Landesgesetze ist geeignet, die völkerrechtlichen Verpflichtungen den eigenen Staatsangehörigen näher zu bringen und deren Beachtung seitens dieser zu fördern, hiemit aber auch den Staat selbst vor ernsten Verwicklungen zu bewahren.

VIII. Beendigung des Krieges. — Friedensschluss.

Es kann sein, dass der Krieg einfach nur dadurch aufhört dass die Feindseligkeiten eingestellt werden.

In diesem Falle ist der thatsächliche Besitzstand zur Zeit der Einstellung der Feindseligkeiten die Grundlage des Friedenszustandes.

Solches ereignete sich nach dem Kriege zwischen Schweden und Polen 1716.[2])

Der Krieg zwischen Spanien und seinen amerikanischen Colonien endete auf ähnliche Weise. Thatsächlich hörten die Feindseligkeiten 1825 auf; aber erst 1840 wurde der diplomatische Verkehr von Seite Spaniens wieder angeknüpft. Venezuelas Unabhängigkeit wurde erst 1850 anerkannt. Ebenso verlief ein Zeitraum von Jahren zwischen dem Auf-

[1]) Lawrence, Seite 575.

[2]) Bluntschli, Seite 380.

hören der Feindseligkeiten und der Wiederaufnahme freundschaftlicher Beziehungen nach dem letzten Conflicte Spaniens mit Chili und nach jenem zwischen Frankreich und Mexico.[1])

Der Krieg kann ferner durch Unterwerfung des besiegten Feindes beendigt werden.

Die Annahme der Friedensbedingungen von Seite des Besiegten gilt als Friedensvertrag.

Gibt der Besiegte seine Selbständigkeit auf, so begründet die Eroberung erst in Folge der Ergebung oder des Friedensvertrages einen neuen friedlichen Rechtszustand.[2])

In der Regel wird der Krieg durch den Friedensschluss, das heißt durch einen Vertrag zwischen den kriegführenden Staaten beendet, welcher die Bedingungen und Bestimmungen des erneuerten Friedenszustandes festsetzt.

Das Verfassungsrecht der einzelnen Staaten entscheidet die Frage, welche Personen oder Vertretungen berechtigt sind, Frieden giltig abzuschließen, und welche Bedingungen hiebei bestimmt sind. In den meisten monarchischen Staaten ist das Recht Frieden zu schließen, ein Recht der Krone.

In den Vereinigten Staaten bedarf der Friedensvertrag der Genehmigung des Präsidenten und der Zustimmung des Senates.[3])

Friedensverträge haben nur dann Geltung, wenn sie von der Regierung geschlossen werden, welche den Krieg erklärt hat oder, wenn diese seither gestürzt wurde, von einer solchen, welche thatsächlich (de facto) die Gewalt in Händen hat.

Der Friedensschluss mit einem in Gefangenschaft gerathenen Staatsoberhaupt ist für die betreffende Nation (Staat) nicht verbindlich.[4])

Wenn nach Abschluss des Friedens durch einzelne Streitkräfte, z. B. zur See durch Kreuzer — welche noch ohne Kenntnis vom Friedensschluss sind — feindliche Handlungen verübt worden sind, so ist der Zustand, wie er vor denselben gewesen, möglichst wieder herzustellen, oder Entschädigung zu leisten.[5])

---

[1]) Snow, Seite 114.
[2]) Bluntschli, Seite 381.
[3]) Bluntschli, Seite 383.
[4]) Snow, Seite 115.
[5]) Bluntschli, Seite 385.

Prisen, welche im Momente des Friedensschlusses noch nicht verurtheilt sind, werden zurückgestellt, oder wenn die Rückstellung nicht möglich, nach ihrem Werte bezahlt.[1])

Die Kriegsgefangenschaft erlischt mit dem Friedensschluss von selbst. Die Kriegsgefangenen sind in möglichst kurzer Zeit nach ihrem Heimatsstaate zu überführen.

Nach dem Friedensschlusse dürfen im fremden Gebiet weder neue Kriegssteuern und Requisitionen auferlegt noch die rückständigen eingefordert werden.

Die Staatsverträge, deren Wirksamkeit durch den Krieg suspendiert war, treten wieder in Kraft, es sei denn, dass sie durch den Friedensschluss abgeändert worden sind oder Objecte betreffen, welche durch den Krieg aufgelöst oder umgewandelt worden sind.

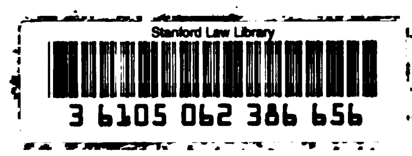
Wird der Friedensschluss, ehe er vollzogen ist, von einer Partei gebrochen, so ist die andere berechtigt, die Feindseligkeiten wieder aufzunehmen.

Der Friedensvertrag bildet ein Ganzes. Der Bruch einer Friedensbestimmung zieht den Bruch des Friedens nach sich, wenn nicht im Friedensvertrag anders bestimmt ist.[2])

---

[1]) Rosse, Seite 286.

[2]) Bluntschli, Seite 388, 389, 392, 393.


Stanford Law Library
3 6105 062 386 656

